

COMMISSION CONSULTATIVE POUR L'ENVIRONNEMENT
AÉROPORT LYON SAINT-EXUPERY



Mercredi 27 juin 2018



Ordre du jour

Page

- | | |
|--|----|
| 1. Actualité de l'aéroport | 2 |
| 2. Point d'étape sur l'engagement des environnements | 25 |
| 3. Point d'étape sur l'approche équilibrée | 42 |

*(La séance est ouverte à 15 h 05, sous la présidence de
M. le Préfet CHEVRIER).*

M. le PRÉFET CHEVRIER.- Bienvenue à la nouvelle séance de CCE de l'aéroport Saint-Exupéry.

S'il n'y a pas de déclaration liminaire, je vous propose d'examiner les points à l'ordre du jour, le premier point étant le point d'actualité de l'aéroport. M. LASSAGNE va nous le présenter.

1. Actualité de l'aéroport

➔ Trafic

▪ Bilan de l'année 2017

M. LASSAGNE.- Merci Monsieur le Préfet.

Le nombre de passagers de l'aéroport a crû de 7,6 % sur l'intégralité de l'année 2017.

Les mouvements ont progressé de 1,6 %, ils sont de 109 244.

▪ Point à mai 2018

Si nous prenons une photographie depuis le début de l'année, nous sommes à fin mai 2018 sur une progression de 7,6 %.

En revanche, le nombre de mouvements de passagers accuse une baisse de - 1,6 %, et le fret est également en baisse, à moins - 0,6 %.

▪ Évolution du nombre de passagers

Les chiffres ont été mis en perspective sur plusieurs années.

Le trafic passagers de l'aéroport Saint-Exupéry est en constante progression depuis 2009 pour passer les 10,2 millions à la fin de l'année 2017.

▪ **Évolution du nombre de mouvements**

De 2017 à 2014, les mouvements ont baissé. Depuis 2014, ils augmentent à nouveau ; nous étions au plus bas à 105 274 mouvements, nous sommes à 109 000 en 2017. Aujourd'hui, nous atteignons à peu près le nombre de mouvements de 2014.

▪ **Évolution de l'emport moyen**

En moyenne, les appareils en 2006 transportaient 54 passagers, ils étaient 94 passagers par appareil en 2017. On voit donc une évolution lente mais permanente de l'emport moyen sur les appareils au départ et à l'arrivée de Lyon Saint-Exupéry.

▪ **Évolution du tonnage - fret avionné**

(Présentation d'un graphique.)

La courbe en vert vous indique le tonnage transporté pour La Poste avionnée ; c'est une évolution quasiment plate : 2 770 tonnes en 2014, 2 800 en 2015, 3 300 en 2016 et nous notons un léger recul à 2 974 tonnes en 2017.

La courbe rouge représente le fret avionné qui évolue très faiblement. Il a augmenté entre 2014 et 2016 pour passer de 47 962 à 53 300 tonnes. En 2017, il était en léger recul à 52 228 tonnes, c'est donc une évolution très faible du fret avionné.

➔ **Bilan service d'aide aux riverains**

▪ **Bilan 2017**

17 logements supplémentaires ont été insonorisés pour un montant versé de 247 000 €. En moyenne, l'aide par logement a été de 14 500 €.

Le bilan financier 2017 montre que nous n'avons plus que 5 907 € de recettes TASSA, ce qui est logique puisque la taxe a été portée à 0. Ce ne sont que des queues de comètes, des impayés, nous avons

encore toujours quelques règlements TASSA. Nous avons dépensé 268 541 € pour des diagnostics et travaux.

▪ **Au 31 mai 2018 :**

- 7 logements ont été validés en CCAR du 6 avril 2018 : 2 à Saint-Quentin-Fallavier, 3 à Jons, 2 à Colombier Saugnieu, pour un montant total engagé de 65 700 €.

Il reste environ 60 logements *a priori* éligibles qui n'ont pas bénéficié de l'aide à l'insonorisation sur l'enveloppe de 1 300 du départ.

Nous avons en compte 1 371 000 €, et donc de quoi traiter ces logements.

➤ **Bilan des réclamations de riverains**

▪ **Comparatif 2016-2017 :**

En 2017, le nombre de réclamations a augmenté, il est passé de 343 en 2016 à 402 réclamations.

Le nombre de plaignants a légèrement baissé pour passer de 134 plaignants en 2016 à 126 plaignants. Ces plaignants habitaient dans 45 communes différentes en 2016, les réclamations ont émané en 2017 de 38 communes différentes.

Le nombre de demandes d'information a légèrement baissé, il était de 89 en 2016, il est de 75 en 2017.

Le nombre d'enquêtes demandées par la médiatrice à l'aviation civile est passé de 117 demandes d'information et d'enquête à 116, il est à peu près stable.

▪ **Causes des réclamations – comparatif 2016-2017**

Nous retrouvons toujours le même tiercé, avec en tête, le survol. La cause « survol » a été plus importante en 2017 qu'en 2016, puisque 333 réclamations sont dues au survol. Le deuxième intitulé de réclamation est l'altitude : 125 réclamations dues à l'altitude en 2016 contre

129 en 2017, c'est à peu près stable. Enfin, une grosse centaine de réclamations est due au bruit. La cause principale des réclamations enregistrées par la médiatrice est donc le survol (la tranche rouge du camembert représente les réclamations dues au survol.)

24 % des réclamations ont une cause météorologique, et 19 % sont la cause des virages autorisés à 5 000 pieds, notamment lors de décollage face au nord.

▪ Répartition jour/nuit

En 2016, nous avons 19 réclamations issues d'événements nocturnes et 81 % des réclamations issues d'événements diurnes. Nous sommes sensiblement sur les mêmes proportions en 2017 : 12 % pour la nuit et 88 % pour le jour.

▪ Délai de réponse

En 2016, 79 % des réclamations étaient traitées en 14 jours. En 2017, une organisation du service a permis une baisse de ce pourcentage, il est passé à 55 %.

Il y a eu une panne du système CONSTAS qui arrive en fin de vie. Nous allons le renouveler, nous lancerons l'appel d'offres d'ici cette fin d'année. Comme tout système en fin de vie, il est mécaniquement un peu moins fiable.

➔ Présentation du projet Goodman

Vous avez sûrement entendu parler d'un projet immobilier sur la zone CargoPort Sud. Il s'agit d'un entrepôt qui aura une activité de stockage. Il sera sur deux niveaux, un pour la préparation de commandes et le convoyage et un autre niveau pour la consolidation des commandes et la réexpédition.

C'est un bâtiment imposant de 359 mètres de long et de 153 mètres de large. Il y aura également une mini-imprimerie, soit un bâtiment de 232 mètres de long et 31 mètres de large. Il y aura donc dans

ce bâtiment du stockage, de l'approvisionnement, de l'expédition et une imprimerie.

Ce bâtiment a fait l'objet d'une demande d'autorisation d'exploitation avec les classements ICPE suivants : 1510, 1530, 1532, 2662, 2663, 2910, 2925 et 4802. Il n'y a pas de stockage de produits dangereux.

Si vous le souhaitez, je peux vous dire à quoi correspondent ces classements ICPE - Installations Classées pour la Protection de l'Environnement :

- 1510 : entrepôt couvert de matières combustibles ;
- 1530 : stockage de papiers et cartons ;
- 1532 : stockage de bois sec ;
- 2662 : stockage de polymères (plastiques) ;
- 2663 : stockage de matières plastiques à l'état alvéolaire pour préparer les commandes ;
 - 2663, alinéa 2 : stockage de pneumatiques et autres produits contenant plus de 50 % de matières plastiques ;
 - 2910 : installation de combustion et déclaration pour chauffer le bâtiment ;
 - 2925 : atelier de charge d'accumulateurs. Dès qu'il y a de la robotisation, il y a des accumulateurs et donc de la charge ;
 - 4802 : emploi de gaz à effets de serre fluorés dans les climatisations ; le bâtiment est climatisé.

En termes d'impact environnemental, ce bâtiment a fait l'objet d'un travail au titre de la loi sur l'eau. Si vous vous souvenez, on vous l'a présenté voici quelque temps, nous avons un dossier global « loi sur l'eau ».

Ce bâtiment, sur sa parcelle, traite toutes les eaux pluviales, qui sont les eaux de toiture et celles qui vont ruisseler sur les enrobés,

notamment les parkings. Ces eaux sont traitées avec des séparateurs d'hydrocarbures classiques, et sont ensuite infiltrées au nord de la parcelle.

S'agissant des eaux noires, des eaux d'assainissement ou autres, ce bâtiment se repique sur le réseau d'assainissement de l'aéroport de Lyon, qui est dimensionné pour accueillir de l'activité économique sur la zone CargoPort.

▪ **Dossier biodiversité**

Ce projet a fait l'objet d'un traitement sur la biodiversité avec des compensations, puisque l'installation de cet entrepôt impactait des habitats d'espèces à enjeux moyens, mais à enjeux quand même. Donc, nous avons compensé sur le site de l'entrepôt et en dehors.

Sur le site de l'entrepôt, le promoteur va replanter 100 mètres de haies, qui sont des spots en termes de biodiversité, et 1 000 mètres de haies bocagères, ainsi que 2 600 mètres de zones spécifiques pour les crapauds calamites. Suivant les espèces, nous devons reconstituer leur habitat. Nous ferons donc des sortes de mares pour les crapauds calamites.

C'est donc la compensation *in situ* sur le site et sur la parcelle du projet.

Nous devons également compenser à l'extérieur, notamment au titre de l'œdicnème criard, qui est une espèce très répandue dans la région et qui est présente non pas en nidification mais en zone de nourrissage sur le secteur. Ce projet a une emprise totale de 24 hectares, nous avons dû trouver 21 hectares de prairie que nous entretiendrons pendant les 30 prochaines années pour créer, à partir de cette prairie, une zone d'habitat favorable à l'œdicnème criard, puisque nous lui enlevons avec ce projet environ 24 hectares de zone d'habitat et de nourrissage, nous devons donc recréer cet habitat à côté avec 21 hectares en prairie.

Ce sont des mesures compensatoires pour une durée de 30 ans, c'est assez significatif avec des suivis annuels et un suivi de l'efficacité de la mesure sur une vingtaine d'années. Chaque année,

pendant 20 ans, on regardera si les populations de crapauds calamites, d'œdicnèmes criards et de lézards des murailles augmentent ou décroissent dans le secteur de l'aéroport.

▪ **Étude trafic et flux**

Cet entrepôt sera alimenté par des camions, et des camions vont ressortir pour partir en livraison.

(Présentation d'un tableau.)

Les horaires sont en rose et il est indiqué la totalité des camions qui arriveront dans l'entrepôt.

Si nous regardons ensemble la première ligne « *Total Trucks Arriving* » : une trentaine de camions arrivera vers 4 heures et une trentaine à 5 heures. Le pic d'activité se situera entre 5 heures et 17 heures. Après 17 heures, ce sont 2 à 7 camions qui arriveront.

Des camions arrivent et d'autres repartent, c'est logique. Vous le voyez sur la ligne du dessous, par exemple : 50 camions ressortiront de l'entrepôt à 5 heures, 62 à 6 heures et 54 à 7 heures.

Vous constatez que c'est essentiellement une activité qui se concentre sur 16 heures (5 heures – 21 heures).

M. TRANSY.- Vous parlez de camions mais s'agit-il de semi-remorques ou de camionnettes ?

M. LASSAGNE.- Là, ce sont des semis. En dernière ligne, vous avez les « *sprinter vans* », c'est-à-dire les camionnettes.

M. HUET.- C'est étonnant parce que le dossier Goodman déposé en mairie annonce 1 000 camions par jour et 4 000 VL. Là, je n'ai pas les mêmes chiffres, nous sommes sur un total de 95.

M. LASSAGNE.- C'est un découpage par heure. Mais si vous faites l'addition sur la journée, vous arrivez à 1000 camions/jour.

M. CHEVALIER.- Je suis adjoint au maire de la commune de Saint-Laurent-de-Mure. Nous sommes concernés et devons donner notre avis sur l'ICPE.

Je ne donnerai pas de *scoop*, mais nous ne sommes pas très chauds pour ce dossier. Nous ne sommes pas contre l'activité et les embauches que cela va bien sûr créer. En revanche, nous sommes là sur le point sensible de notre remarque, à savoir le flux des véhicules.

On ne va pas se le cacher, tout le monde sait que c'est Amazon qui va débarquer. Or, l'activité d'Amazon, ce sont des rentrées avec des gros camions, des trains ou des avions, et des sorties avec des vans. Lorsque je lis que 7 vans par heure au maximum vont sortir, cela m'inquiète un peu : 1 000 camions entrent et on ressort avec des camionnettes, je ne vois pas quelle sera l'organisation.

M. LASSAGNE.- Si vous faites le total des camions entrant et celui des camions sortant, vous devez avoir la même chose. Ils n'ont pas vocation à stocker, ce sont donc des camions.

M. CHEVALIER.- Cela veut dire que de ce site, ne partiront pas toutes livraisons des derniers kilomètres qui se feront dans la région.

M. LASSAGNE.- Il y aura les derniers kilomètres mais pas uniquement puisqu'Amazon, si vous parlez d'eux, a aussi un entrepôt à Saint-Priest.

M. CHEVALIER.- Il y aura un autre entrepôt Amazon à Satolas.

Notre inquiétude est qu'il est hyper compliqué de faire respecter l'interdiction aux poids lourds de traverser les communes. On y arrive quand même pour les camions, mais nous n'y arriverons pas pour les vans. Ces camionnettes font moins de 3,5 tonnes, on ne peut pas les interdire de circuler sur des routes normales, elles circulent facilement. Nous aurons donc une remarque à faire à ce sujet.

M. LASSAGNE.- Le nombre de vans est très faible.

M. CHEVALIER.- Il nous surprend quand même.

M. LASSAGNE.- S'agissant des voitures personnelles, c'est essentiellement un fonctionnement en 2x8.

Entre 5h30 et 6h30, ce sont 920 automobiles qui vont entrer pour ressortir entre 13h00 et 14h00.

Entre 13h00 et 14h00 : 920 autres automobiles arriveront pour ressortir entre 20h00 et 21h00.

Schématiquement, ce sont les 2x8. Nous sommes sur un volume de 920 véhicules individuels. L'exploitant a prévu de créer 4 navettes d'entreprise pour un ramassage de ses salariés à 5h30, 13h00, 14h00, 20h00 et 21h00 ; l'exploitant a donc prévu de développer du transport en commun.

Mme JOLIVET-REYNAUD.- Le problème qui n'est jamais évoqué c'est que nous sommes dans une région où le niveau routier est déjà sursaturé, c'est infernal. On ne peut quasiment pas quitter son domicile sans rallonger son temps de transport.

Le problème n'est pas qu'il y ait un bâtiment de logistique dans le complexe de l'aéroport. Ce qui nous inquiète, c'est que cette approche n'a pas été envisagée sérieusement. Le boulevard urbain à Lyon a été envisagé avant de prévoir comment cela allait se passer dans l'Est. Je vous assure que nous ne pouvons plus circuler, c'est infernal !

C'est le transport routier qui nous fait peur et non le fait que ce soit Amazon.

M. TRANSY.- S'agissant des rapports entre Goodman et l'aéroport, est-ce que vous lui louez ou lui vendez le terrain ?

M. LASSAGNE.- Nous lui louons. Nous sommes gestionnaires de l'aéroport jusqu'en 2047. Sur l'aéroport, le domaine public est

inaliénable, il a le même statut qu'une voirie, nous ne sommes donc pas autorisés à le vendre. Donc, il est loué.

M. TRANSY.- Au terme de la concession, vous seriez amenés à raser tous ces bâtiments pour rendre un terrain équivalent à celui que vous avez eu au départ ?

M. LASSAGNE.- Au terme de notre concession de la société Aéroport de Lyon, en 2047, l'intégralité des bâtiments de la concession revient à l'État. Les bâtiments, dont la convention d'occupation n'est pas échue en 2047, iront jusqu'à terme ; ensuite, l'État ou le gestionnaire dira alors à l'investisseur s'il souhaite que ce dernier démolisse son bâtiment ou s'il souhaite le récupérer.

Chaque année, nous avons des bâtiments qui arrivent en fin de durée de convention d'occupation temporaire du domaine public, nous indiquons à l'investisseur si nous souhaitons le récupérer dans la concession ou si nous souhaitons qu'il le détruise.

M. TRANSY.- Goodman, est-ce un bras armé de l'aéroport, est-ce une de vos filiales ?

M. LASSAGNE.- Non, pas du tout ; Goodman, est un des plus gros logisticiens dans le monde, c'est une société australienne.

M. TRANSY.- Pourquoi a-t-il été choisi ? Avez-vous fait un appel d'offres ?

M. le PRÉFET CHEVRIER.- Cela ne fonctionne pas ainsi. C'est l'entreprise qui souhaite s'installer qui fait appel à Goodman. Ce n'est pas ADL qui prospecte Goodman. Une société a envie de s'installer et leur porteur de projet est Goodman.

M. TRANSY.- Je reformule donc ma question : les relations sont entre Amazon et l'aéroport *via* Goodman ?

M. le PRÉFET CHEVRIER.- Les relations sont entre ADL et Goodman.

M. TRANSY.- Amazon a choisi de venir sur le site de l'aéroport et a choisi Goodman, mais les relations ont été entre Amazon et l'aéroport ?

M. le PRÉFET CHEVRIER.- Non, entre Goodman et l'aéroport, j'insiste.

M. LASSAGNE.- Nous ne connaissons que Goodman. Toutes les demandes d'autorisation ICPE et demandes d'exploiter sont au nom de Goodman ; nous signerons avec Goodman. Nous ne connaissons qu'eux, je ne connais pas l'exploitant. Pour moi, l'exploitant sera « invisible », mon seul interlocuteur sera le propriétaire du bâtiment, l'investisseur, à savoir Goodman.

Mme JOLIVET-REYNAUD.- L'important n'est pas que ce soit Amazon ou autres mais que ce soit un bâtiment logistique. L'important c'est l'activité et son impact sur le trafic routier. Le problème ne se situe qu'à ce niveau.

M. TRANSY.- D'autant que ce n'est pas le seul entrepôt. Si vous empruntez la route de Bourgoin, vous ne voyez que des entrepôts. Il n'y aura pas que les camions générés par Goodman, il y aura aussi ceux des autres entrepôts qui se trouvent à proximité ; il y en a partout, je ne sais pas comment le réseau routier pourra absorber un tel trafic.

M. LASSAGNE.- Je vais en parler.

M. GARCIA.- Il y a également un problème dont on ne parle pas car il n'est pas sur le site de l'aéroport. On parle de Goodman et d'Amazon parce qu'ils se trouvent sur le site de l'aéroport, mais il y a également notre ami Leclerc qui veut faire de la concurrence directe à Amazon avec son gigantesque entrepôt sur Villette-d'Anthon. Cela s'ajoute au flux des véhicules. Le problème est qu'indirectement, à cause de l'aéroport, il y a cette concentration de zones logistiques.

M. LASSAGNE.- Vous êtes bien placé, puisque vous êtes un habitant de Saint-Quentin-Fallavier, pour savoir que l'une des plus grosses zones de France est à Saint-Quentin-Fallavier. Or, il n'y a pas d'aéroport.

M. GARCIA.- Pourquoi s'est-elle installée à Saint-Quentin-Fallavier ? Parce qu'elle est à proximité de l'aéroport.

M. LASSAGNE.- Pas du tout. Elle s'est installée à Saint-Quentin-Fallavier parce qu'elle est à côté d'une agglomération millionnaire. La logistique de Saint-Quentin-Fallavier ne passe jamais par l'aéroport, ce sont des gros volumes, nous ne les voyons absolument pas passer. Toutes les grandes villes ont leurs zones logistiques parce que c'est là où se trouvent les consommateurs. La zone de Saint-Quentin n'est pas liée à l'aéroport en tant que tel.

M. DELORME.- À moins que vous en parliez dans un moment, il n'y a ici que les flux de camions, présenterez-vous les incidences avec le ciel ?

M. LASSAGNE.- J'y arrive.

M. DELORME.- De même, entre les camions et les avions, il y a le fer. À une époque, vous nous aviez présenté un dossier concernant Carex, ce dossier est-il complètement enterré ou va-t-il revivre avec le projet Goodman ?

M. LASSAGNE.- Je vais parler des avions tout à l'heure.

Je parle du réseau routier à la prochaine diapositive.

Concernant Carex, le projet est toujours dans les tuyaux, l'association avec Carex existe toujours, c'est un projet qui prend beaucoup de retard parce qu'il n'y a pas de financement. Je ne sais pas si vous avez suivi l'actualité avec le moratoire pendant 10 ans sur les investissements sur le rail. C'est vrai que cela ne va pas aider. De plus, c'est un investissement européen, ce projet a du mal à trouver son équilibre économique et ses financeurs.

M. HUPAYS.- Je compléterai en disant que le projet Carex est inscrit dans le schéma de composition générale de l'aéroport, mais la réalisation ne nous appartient pas.

M. CHEVALIER.- Goodman s'installe sur les espaces prévus pour Carex. Carex est déplacé au sud, sur le territoire de Saint-Laurent-de-Mure, alors qu'il n'était pas à l'origine sur cette parcelle.

M. LASSAGNE.- Non, on reste sur Colombier et 80 % sur notre emprise. Vous n'avez pas vu le bon schéma.

M. CHEVALIER.- J'ai vu le dossier.

M. LASSAGNE.- Il y a différents *scenarii* et celui qui est retenu est celui dont je parle.

M. CHEVALIER.- Il n'y a qu'un scénario sur le dossier.

M. LASSAGNE.- Je ne l'ai pas lu en détail. Celui qui est le plus « courbé », tangente la fin de l'emprise aéroportuaire, et on est en grande partie sur Colombier et sur des délaissés de la concession qui sont de l'autre côté de la voie de CargoPort. On a testé la courbure avec un bureau d'études. On a gardé l'emprise, cela a été fait en accord avec les élus et on a gardé la possibilité d'un projet Carex.

M. GARCIA.- Je vois que le maximum de camions est de 52 par heure et que 71 quais sont prévus.

M. LASSAGNE.- Non, ce n'est pas 52.

M. GARCIA.- Au maximum.

M. LASSAGNE.- En entrées.

M. GARCIA.- La dernière ligne indique un maximum de 52.

M. LASSAGNE.- En arrivée, 52 et 60 en départ.

M. GARCIA.- Il peut y avoir beaucoup plus, 71 quais sont prévus.

M. LASSAGNE.- C'est le maximum horaire. S'il y a 70 quais, cela signifie qu'il y a un chevauchement de 20.

M. GARCIA.- Cela m'étonnerait qu'il mette deux heures pour décharger un camion de la manière dont c'est automatisé.

M. LASSAGNE.- Ce sont des tranches d'une heure. C'est le passage de 16h00 à 17h00. J'imagine que le camion qui arrive à 16h45 est comptabilisé dans la tranche 16h00-17h00 à l'arrivée et bascule sur la tranche 17h00-18h00 au départ ; tous les camions n'arrivent pas à l'heure pile et ne repartent pas à 59 minutes plus tard.

▪ **Infrastructures**

Aéroport de Lyon va créer un rond-point à la sortie de CargoPort et le Département va faire passer le rond-point, qui se trouve après CargoPort, d'une à deux voies. Il va donc le mettre au même dimensionnement que les autres ronds-points puisque la particularité de ce site c'est la connexion à l'A432 qui se fait en partie par ce rond-point, tous les autres ronds-points sont en deux voies, sauf celui-ci, le Département le passe donc en deux voies, vraisemblablement avec un *shunt* pour éviter de l'engorger. Il s'agit du rond-point qui se trouve à la sortie de l'A432 quand vous venez du Nord. C'est donc la preuve que jusqu'à ce projet, le trafic camions de CargoPort était relativement faible puisque vous n'aviez pas de rond-point double.

▪ **Impact sur le trafic aérien**

Ce projet n'a pas de lien avec l'aéronautique. C'est un projet qui se trouve loin de la piste, qui est loin du parking Cargo. C'est un projet qui n'a pas de voie engins de piste pour rejoindre la piste. C'est donc un projet camions/camions. C'est la raison pour laquelle vous ne trouvez pas d'impact en termes de trafic aérien ou de trafic cargo.

M. GARCIA.- Si la marchandise arrive par avion, on va la charger dans un camion pour la ramener au dépôt. Même s'il n'y a pas de lien direct, il y aura forcément un lien par la route.

Je ne suis pas convaincu par ce que vous dites, qu'il n'y aura aucun lien avec l'avion ?

M. LASSAGNE.- Je ne suis pas l'exploitant. Nous sommes sur du commerce en ligne. Toutes les grandes enseignes sont déjà présentes sur l'agglomération. Les produits arrivent déjà et les camions sont déjà présents sur les livraisons.

M. TRANSY.- Donc, ce projet ne sert strictement à rien.

M. LASSAGNE.- Si à créer des emplois ici plutôt qu'en Allemagne.

M. TRANSY.- Combien d'emplois par rapport à la surface occupée.

M. LASSAGNE.- Environ 2 000 sur 24 hectares ; pour de la logistique, c'est énorme.

M. HUET.- Ce dossier d'enquête publique mentionne bien qu'un lien aérien est envisagé à terme. Certes, pas dans l'immédiat, mais c'est quand même cité. Nous pouvons donc le craindre.

M. LASSAGNE.- Vous pouvez le craindre, mais à la livraison du bâtiment, il n'y a pas de lien avec l'aéronautique.

M. HUET.- Pas à la livraison, mais à l'horizon de cinq ans, ils créeront les liaisons nécessaires pour avoir un lien avec l'aéroport. En tout cas, ils le disent.

M. LASSAGNE.- Ce n'est pas l'organisation que les uns et les autres ont en Europe sur ce type d'activité.

Je ne peux vous parler que de ce qui est présenté, à la livraison, il n'y a pas de liaison avec le trafic aérien. Il n'y a pas d'accès à la piste et le bâtiment est éloigné des infrastructures aéroportuaires.

M. HUET.- A court terme, mais il est bien écrit qu'ils l'envisagent de le faire à plus long terme.

M. LASSAGNE.- S'ils envisageaient de le faire à plus long terme, ils n'auraient pas l'avantage concurrentiel d'être sur l'aéroport parce qu'il faudrait recharger les palettes avions sur les camions pour aller en piste. N'importe quel logisticien à Saint-Quentin-Fallavier peut faire la même chose, à 10 minutes près, il est aussi rapidement à l'aéroport ; ce ne sera donc pas propre à cet entrepôt. Un entrepôt de Saint-Quentin-Fallavier qui fait une palette avion la met dans un camion et l'amène à CargoPort.

Je veux souligner le fait qu'il n'y a pas d'accès à la piste, ce qui est très différent d'une activité « d'expressiste » de type DHL, UPS qui, eux, ont un passage direct sur la piste à leur avion.

M. HUET.- Pour l'instant.

M. LASSAGNE.- Ils n'auront jamais l'accès piste, ils sont loin du parking Cargo Mike.

Tel est ce que j'avais à dire sur le point d'actualité de l'aéroport.

M. CHEVALIER.- J'ai une question complémentaire. Vous avez parlé des flux de véhicules légers, il est dit dans le dossier que 93 % de ces flux utiliseront l'A43 et l'A432.

Je suis content que le sous-préfet soit présent aujourd'hui, je peux ainsi lui poser la question : comment imaginez-vous que 2 000 salariés qui ne seront sans doute pas des salariés hautement qualifiés avec des salaires certainement proches du SMIC consacreront 4 €/jour pour faire des allers-retours domicile/travail en prenant l'A43 et l'A432 puisque ces deux axes sont payants ?

M. le PRÉFET CHEVRIER.- Je ne sais pas. Il y a beaucoup de salariés en région parisienne qui ne gagnent pas bien leur vie et qui arrivent à...

M. CHEVALIER.- ...Monsieur le Sous-préfet, c'était une question un peu provocante, mais nous avons la réponse, elle est simple : ils ne dépenseront pas 4 € pour leurs allers-retours, ils prendront les routes départementales telles que les RD306, RD1006 et RD147, et nous aurons un flux de 1 000 voitures supplémentaires dans ces fourchettes horaires. Cela devient insupportable pour les habitants de notre secteur.

M. le PRÉFET CHEVRIER.- Cela ne répondra pas à votre inquiétude, mais dans quelques années le trafic de transit ne sera plus censé passer par vos villes ou vos villages. L'objectif est qu'ils soient contournés, plus à l'Est, mais nous n'en sommes pas encore là.

M. CHEVALIER.- Plus à l'Est, A43 et A432. Si vous situez Saint-Laurent-de-Mure...

M. le PRÉFET CHEVRIER.- Ils n'ont pas à passer par le nœud de la ville.

M. CHEVALIER.- Les camions payent mais les véhicules légers empruntent les routes non payantes. La RD 306 est entre 20 000 et 25 000 véhicules par jour. Ajoutez 1 000 véhicules sur les horaires de passage et vous voyez où nous en sommes. Le déclassement A6/A7 a la même conséquence : le report du trafic sur nos axes routiers. Les gens ne paieront pas l'autoroute alors qu'ils ont des RD gratuites.

M. LASSAGNE.- Je vais m'adresser cette fois à l' élu : vous avez la compétence transport. Le futur exploitant attend beaucoup de la part des élus qui comptabilisent toujours les emplois, – pas uniquement ceux de la CCEL mais aussi ceux de l'Isère et l'Ain – afin qu'ils mettent en place des transports en commun dignes de ce nom sur ce territoire. Là, vous réglez le problème de vos communes.

M. GARCIA.- Vous demandez à la collectivité de payer pour l'intérêt de l'aéroport ?

M. LASSAGNE.- Non, je demande à la collectivité d'assumer ses compétences de transport en commun sur un bassin d'emploi, car les entreprises de l'Aéroport paient la taxe transport et n'ont pas de transport en commun.

M. CHEVALIER.- La CCEL fait partie du SYTRAL. Nous discutons avec le SYTRAL mais son cheval de bataille n'est pas de venir développer du transport en commun sur l'Est lyonnais, si ce n'est de faire des axes Est Ouest qui permettront d'alimenter et de supprimer le transit routier sur l'entrée de Lyon, mais personne ne se préoccupe de l'intérieur de la CCEL, mis à part ses élus qui font tout mais le contrepoids n'est pas dans notre sens. Ne dites pas que nous ne faisons rien sur les transports en commun.

M. LASSAGNE.- Ce n'est pas ce que j'ai dit, je rappelle les compétences, étant entendu que les entreprises, notamment de CargoPort, paient la taxe transport et n'ont pas de transports en commun.

Sur ce dossier, je ne vous attaque pas parce que nous sommes aux côtés de la CCEL, mais il y a un vrai sujet parce que cet exploitant va payer la taxe transport, et j'espère qu'il y aura du transport en commun.

Nous sommes actuellement 6 000 salariés sur l'aéroport, ce qui est finalement une petite zone d'activité puisque je crois qu'il y a 10 000 salariés à Meyzieu ; nous sommes petits par rapport à Meyzieu. Nous n'avons toujours pas de transports en commun. Vous avez raison, ce sera un vrai problème s'il n'y en a pas, à tel point que l'exploitant sera obligé de créer, comme après-guerre, ses propres bus pour aller chercher ses salariés, c'est anormal.

M. VALERO.- Je ne voulais pas prendre la parole, mais je suis obligé de la prendre puisque l'on parle du SYTRAL et que je représente la CCEL au SYTRAL.

Nous avons tous un peu raison dans cette histoire ; je vais commencer par le négatif pour finir par le positif. Je vous rappelle une chose Monsieur LASSAGNE : si la Métropole, la CCEL et le SYTRAL veulent du transport sur notre zone jusque chez vous, le SYTRAL n'en a pas le droit, ce n'est pas possible à cause de Rhônexpress.

M. LASSAGNE.- Non, pas sur Cargoport.

M. VALERO.- Si, un procès est en cours : Rhônexpress réclame 2 M€ au SYTRAL qui a remplacé le Département sur cette zone-là. Les lignes mises en place qui arrivaient de Saint-Laurent et Saint-Bonnet et celles qui venaient de Lyon ont été supprimées puisqu'une procédure judiciaire est en cours.

Malgré tout cela, la CCEL et le SYTRAL ont la réelle volonté de travailler dans l'Est Lyonnais, contrairement à ce qui a été dit, puisque le PDU du SYTRAL, voté en décembre, annonce une réflexion - ce qui ne s'était jamais passé auparavant – sur l'Est Lyonnais et la plaine de Saint-Exupéry, dont l'aéroport fait partie. En mars 2018, nous avons voté au SYTRAL à l'unanimité une réflexion sur le transport du Grand Est Lyonnais dont la CCEL fait partie ainsi que l'aéroport. Le Grand Est, c'est tout ce qui touche Vaulx-en-Velin, Chassieu, Meyzieu, Décines, Genas, la CCEL et l'aéroport. Ce travail doit se dérouler en 2018, mais cela ne veut pas dire que la solution sera trouvée en claquant des doigts.

L'État souhaite que l'Est lyonnais se développe en habitat et en entreprises. Nous disons : pourquoi pas ? Il paraît que c'est plus facile chez nous parce que c'est plat. En revanche, ils ont dit qu'il fallait avoir tout ce qui va avec, à savoir les infrastructures routières et le transport. Nous ne sommes pas trop exigeants pour le transport car nous ne demandons pas de métro, contrairement à d'autres, mais il faut du transport.

Nous sommes en train de mettre en lien les élus de la CAPI, qui sont nos voisins, avec les élus du Département du Rhône pour pouvoir enfin travailler ensemble sur cette histoire de transport parce que le bassin de vie de la CAPI, c'est chez nous. Les élus de la CAPI ont compris depuis longtemps qu'il fallait améliorer le transport pour aller de l'un à l'autre.

Mais sincèrement, nous rencontrons une grosse difficulté : Rhônexpress. À ce jour, au moment où je vous parle, c'est Rhônexpress.

M. LASSAGNE.- Nous avons tous raison et tort, c'est un sujet compliqué.

Rhônexpress, oui, pour le cœur de l'aéroport mais non pour CargoPort. Il pourrait y avoir une desserte sur CargoPort. Jusqu'à maintenant, il y avait 1 600 salariés sur CargoPort, cela ne justifiait donc pas une ligne de transports en commun.

Les choses évoluent, nous changeons de braquet et nous comptons beaucoup sur les élus de la CCEL avec lesquels nous travaillons pour développer du transport mais pas uniquement pour l'aéroport car il n'y a pas que l'aéroport dans cette zone. C'est vrai que nous ne sommes pas très bien desservis.

M. VALERO.- La CCEL et l'aéroport, ce sont plus de 23 000 emplois.

M. TRANSY.- Ma question sera peut-être pour M. le Préfet. Quand les pouvoirs publics étudient un tel dossier, les aspects transports sont-ils pris en compte ?

M. le PRÉFET CHEVRIER.- Tout à fait. Les aspects transports ont été pris en compte. C'est d'ailleurs à ce titre que le Conseil départemental finance un rond-point.

M. LASSAGNE.- Et nous en finançons un autre.

M. TRANSY.- Je me suis sans doute mal exprimé, mais vous savez sûrement que la rocade est constamment bloquée par des camions,

que l'A43 est constamment bloquée par des camions et que les nationales sont bloquées par du transport routier. Quand un tel projet se présente les services de l'État se bornent-ils à regarder l'entourage immédiat ou regardent-ils de manière macroéconomique l'impact quel sera l'impact ?

M. le PRÉFET CHEVRIER.- Il y a une étude sur le trafic du report de cette nouvelle activité ; à ma connaissance, il n'y a pas de contre-indication.

M. TRANSY.- Vous êtes au courant que la rocade est bloquée. Voici 20 ou 25 ans, lors des réunions publiques auxquelles j'ai assisté, on nous a vendu la rocade en nous disant que ce serait une rocade des villages. Certains présents disaient que nous allions récolter tout le trafic de l'Europe du Nord, les représentants de l'administration répondaient : « non, vous plaisantez, ce sera une rocade des villages ». Résultat : votre patron, le préfet de région, a interdit aux poids lourds de passer sous le tunnel de Fourvière - ce que l'on peut comprendre -, mais ces camions se retrouvent en majorité sur la rocade, je vois mal comment on pourra ajouter 1 000 ou 2 000 camions.

Il faudra bien que ces camions aillent quelque part, ils ne vont pas rester au rond-point dont on parlait. Où vont-ils aller ?

M. le PRÉFET CHEVRIER.- Je vous ai répondu.

M. TRANSY.- Ces aspects-là ne sont donc pas étudiés ?

M. le PRÉFET CHEVRIER.- Je vous ai répondu mais vous n'entendez pas. Nous pouvons faire de cette séance une tribune.

Je vous ai répondu qu'une étude sur les incidents sur le trafic routier dans la périphérie de l'entrepôt avait été réalisée et n'avait pas soulevé de problème particulier.

Je ne nie pas ce que vous dites sur le passé, mais en l'état actuel des choses je n'ai pas d'éléments probants qui auraient pu me

permettre juridiquement de mettre un terme à ce projet compte tenu des conséquences sur le trafic routier.

M. TRANSY.- Je ne vous demande pas de mettre un terme à ce projet mais il fallait peut-être prévoir les équipements complémentaires.

M. le PRÉFET CHEVRIER.- Des équipements ont été prévus, ce sont les deux ronds-points.

M. LASSAGNE.- Cela se fait sous le contrôle de la DREAL et des services de l'État. À l'issue de ces analyses de flux, des simulations ont été faites, on a regardé ce qui passait au rouge ou à l'orange. Deux points passaient à l'orange, non pas en raison des poids lourds mais des véhicules légers. Nous sommes très en-deçà de la capacité poids-lourd sur nos voiries, contrairement au rond-point du Mc Donald à Meyzieu où il y a énormément de poids lourds, chez nous, c'est calme. Ce qui nous amène à financer un rond-point et le Département à renforcer son rond-point, c'est le trafic des salariés avec des véhicules légers.

Ils pourraient exploiter et nous, CargoPort, pourrions continuer à fonctionner sans ces ronds-points, mais nous serions à l'orange pendant une heure ou deux et nous aurions des files de véhicules. Pour traiter et faire passer l'orange au vert, les services de l'État demandent des mesures compensatoires, ces mesures compensatoires sont sur ces ronds-points.

M. GARCIA.- Si vous alignez six camions sur le morceau de la bretelle qui sort de l'A432 jusqu'au rond-point, le dernier camion se retrouve sur l'autoroute. Le fait de passer à deux voies sur le rond-point ne permettra pas de dégager au moment des heures de pointe.

M. LASSAGNE.- Je ne suis pas spécialiste. Les bureaux d'études disent que cela fonctionne, et ceux qui le disent ne sont pas ceux qui vont payer les ronds-points. Ils pourraient dire « faites une cathédrale » puisque c'est nous et le Département qui allons payer, ils nous ont dit : tels

sont les points durs et ce que vous devez traiter. Ce n'est pas l'aéroport qui a dit cela.

M. le PRÉFET CHEVRIER.- Dernière question sur le sujet ?

M. VALERO.- Ce n'est pas une question, mais je pense que cela ira dans le sens de tout le monde.

Je parle pour la majorité des villes, les élus de la CCEL voudraient se servir de ce projet Goodman pour renforcer notre rôle d'élus et dire qu'il faut s'occuper du transport et des infrastructures routières en général. Il faut à tout prix arriver à se coupler avec les travaux de l'A6/A7 et compagnie qu'attaque la Métropole, nous demandons à être intégrés dans les discussions, puisque l'un ne va pas sans l'autre et qu'on ne peut pas travailler l'Ouest sans travailler l'Est.

Cette réflexion plus globale permettrait de travailler vraiment en profondeur et sur le moyen et long terme les infrastructures routières qu'il nous faudra demain, et à plus court terme le transport qui nous donnerait une bouffée d'oxygène, si un bus entre avec 30 ou 50 personnes plutôt que 50 voitures cela décongestionnera nos routes. À court terme, c'est le transport, et à moyen long terme, ce sont les infrastructures routières.

M. le PRÉFET CHEVRIER.- C'est pour cela que le préfet de région présidera le 6 juillet une réunion d'échanges sur l'offre de transports entre Lyon et Saint Étienne. Ce sont les suites du post-A45 qui aura fatalement des conséquences dans l'Est.

Mme JOLIVET-REYNAUD.- Est-ce une réunion publique ou avec des élus ?

M. le PRÉFET CHEVRIER.- À ma connaissance, c'est une réunion avec les élus.

M. TRANSY.- Je souhaiterais revenir en amont sur votre présentation et sur le fret avionné dont vous nous avez parlé. Les tonnages

que vous nous avez annoncés concernant-ils du fret embarqué avec des passagers ou est-ce uniquement des avions dédiés ?

M. LASSAGNE.- Je pourrais vous répondre, il faut que je retrouve la diapositive qui montre l'éclatement des quantités qui partent dans les soutes des avions passagers et le fret purement avionné. Je vous la montrerai en fin de réunion.

M. GARCIA.- Comme vous allez rechercher des diapositives, peut-être allez-vous retrouver celle que je vous demande depuis quelques CCE sur la capacité d'emport moyen des avions. C'est bien de nous donner l'emport moyen depuis les dernières années, mais dire que l'on passe de 56 à 94 sans nous indiquer la capacité d'emport moyen des avions ne signifie pas grand-chose.

M. LASSAGNE.- Je l'ai demandé, je l'ai. Il faut que je recherche.

M. GARCIA.- Sur la même période, ce serait bien.

2. Point d'étape sur l'engagement des environnements

M. LASSAGNE.- Mme BAZOGE nous a demandé de faire un point sur les engagements pour l'environnement. Je vais les passer relativement rapidement, je me suis mis quelques pense-bêtes là où il y a des sujets en positif ou en négatif.

○ Action 1 : Elle concernait les commissions consultatives et les comités permanents. Je reconnais que nous avons des loupés sur les comités permanents, nous devrions les réunir en amont de chaque CCE pour déterminer l'ordre du jour. Ce sont des choses que nous faisons et que nous ne faisons plus. Généralement, nous ne mobilisons pas la préfecture, nous le faisons en local. En octobre, nous fixerons une date pour le comité permanent de la CCE de fin novembre. C'est une question d'agenda, c'est souvent quelque chose que nous oublions et qui passe à la trappe.

- Actions 2 et 3 : Je n'ai pas de commentaires particuliers. Si vous avez des questions particulières, dites-le moi.

- Actions 9 et 10 : Ce sont les mécanismes que nous avons mis en place.

- **Engagements à la transparence**

- Actions 11 et 12 : Ce sont la transparence et les réponses aux réclamations du médiateur. Nous avons vu que nous avons un peu perdu l'objectif des 14 jours, il faut revenir à ce délai.

Les situations inhabituelles ou autres : généralement, nous vous les faisons passer. Il n'y en a pas tous les matins, heureusement.

- Action 13 : Ce sont tous les indicateurs que nous publions dans le journal « Dialogue » ou les bulletins des indicateurs.

- Action 14 : Le droit d'expression dans le journal dialogue, c'est quelque chose qui a eu beaucoup de succès au départ mais nous n'avons plus de demande depuis quelques années. Sachez que l'on réserve aux associations et aux élus la quasi-intégralité de la dernière page ; Monsieur VALERO si vous voulez dire tout le bien que vous pensez du SYTRAL ou de la Métropole, vous pouvez le faire dans Dialogue. Il ne faut pas hésiter, nous nous étions engagés à vous ouvrir cette tribune.

M. GARCIA.- Un petit bémol : s'il n'y a plus de proposition d'article, c'est tout simplement parce que nous ne recevons plus le document nous indiquant la date de sortie de Dialogue. De ce fait, comme nous ne savons pas quand il va sortir, nous ne pouvons pas proposer d'article.

Auparavant, une information était faite aux associations aux mairies un ou deux mois avant la sortie de Dialogue et nous savions que nous pouvions faire passer nos articles. Cette information n'existe plus, il n'y a donc plus d'article.

M. LASSAGNE.- Soit c'est un article conjoncturel et ce que vous dites est valable mais sachez que la périodicité est toujours la même. Si vous m'envoyez un article maintenant, le Dialogue de la rentrée de septembre est bouclé, on passe au suivant.

M. GARCIA.- Celui de septembre est déjà bouclé, nous sommes fin juin. Un article pour le Dialogue de décembre ou de mars l'année prochaine n'a pas grand intérêt.

M. LASSAGNE.- Ce ne sera pas au mois de mars, le suivant paraîtra fin novembre début décembre.

M. GARCIA.- On ne va pas écrire un article aujourd'hui qui sortira en décembre ; l'actualité ne sera plus d'actualité.

M. LASSAGNE.- Si c'est un article de fond... Avec Dialogue, il est difficile de traiter l'actualité car il y a trois mois entre le comité de rédaction et la sortie. Avec Dialogue, vous n'êtes jamais dans l'actualité car vous ne savez pas ce qu'il se passera dans trois mois, il y a toujours trois mois de décalage.

M. GARCIA.- Si nous avons été informés suffisamment tôt pour le numéro de septembre, l'actualité, c'était Goodman.

M. LASSAGNE.- Goodman, ce sera l'actualité de septembre, octobre, novembre, janvier, février, mars, avril, mai, juin, et l'ouverture en juillet.

M. GARCIA.- Ce sera trop tard !

M. LASSAGNE.- Il y aura toujours une actualité sur ce projet. Je vous ai parlé du nouveau terminal pendant deux ans.

M. GARCIA.- Nous savons comment finissent les enquêtes publiques.

M. le PRÉFET CHEVRIER.- Pourquoi y a-t-il une discrimination contre les personnes qui ont beaucoup de cheveux ? Il est

indiqué à l'action 15 : « *Le SNA pourra transmettre le chevelu d'une journée particulière* » ?

M. LASSAGNE.- Le chevelu est le dessin de toutes les trajectoires sur une journée.

M. GARCIA.- Vous pourrez dire merci au préfet.

M. LASSAGNE.- Avec Dialogue, je suis à l'aise, car il vous est offert....Vous le prenez ou pas.

○ Action 16 : ADL fournira le rapport d'audit sur le système Constat. Lors de la prochaine CCE, nous vous présenterons les contours du prochain dispositif de mesures de bruit, puisque Constat 2 arrive en fin de vie. Nous allons le renouveler, nous aurons une relecture du cahier des charges avec l'ACNUSA, puisqu'elle est l'autorité de ce qui est fait en la matière. Il y aura un nouvel outil à partir de l'année prochaine, nous vous le présenterons. Lors de la prochaine CCE, nous vous donnerons les éléments de changement, puis nous vous le présenterons dans un an lorsqu'il sera opérationnel.

M. GARCIA.- On profitera peut-être de l'occasion pour mettre les capteurs au bon endroit et non à 400 mètres en dehors de la zone.

M. LASSAGNE.- Les capteurs ont été mis à l'époque aux endroits où on nous a demandé de les mettre.

M. GARCIA.- À l'époque, c'était il y a 35 ans. Il faut maintenant les mettre au bon endroit, un capteur qui se trouve derrière l'église, qui est donc masqué par l'église et qui se trouve à 350 mètres en dehors du PGS, cela ne veut pas dire grand-chose.

M. LASSAGNE.- C'est une mesure, on ne l'a jamais dans son jardin.

M. GARCIA.- Oui, bien sûr, c'est une mesure qui correspond à 400 mètres en dehors de la zone de bruit.

M. LASSAGNE.- À l'époque, on nous a demandé de le mettre là. Vous m'aviez effectivement saisi, j'avais demandé au maire s'il était d'accord pour le bouger, je ne pouvais pas le faire contre l'avis du maire.

M. GARCIA.- Si on tient compte de toutes les remarques de l'ACNUSA, elle demandait de le mettre ailleurs.

M. LASSAGNE.- Tout à fait, j'ai saisi le maire de la commune en question.

▪ **Engagement pour réduire les émissions de CO2 et préserver la qualité de l'air**

○ Action 24 : L'observatoire de l'environnement poursuivra ses travaux relatifs à la définition d'un indice de bruit. Je demande à Madame Bazoge où nous en sommes ?

○ **Mme BAZOGE.-** On ne travaille pas là-dessus mais sur la journée européenne.

M. LASSAGNE.- Je ne sais pas si l'action 24 est toujours une demande ?

Mme BAZOGE.- Si la CCE le demande, on posera la question.

M. LASSAGNE.- C'était votre collègue de Jons qui était très moteur sur ce sujet.

Mme BAZOGE.- Il a pris sa retraite.

À un moment donné, cela devait passer au plan national parce qu'il y a eu un gros travail parlementaire. Je pense que cela était la conséquence de cette demande, mais il faudrait en reparler.

M. LASSAGNE.- Tout à fait.

▪ **Engagements pour la préservation du milieu naturel**

○ Action 25 : valorisation des déchets

○ Action 26 : surveillance des parcelles pour détecter la présence d'ambrosie

○ Action 27 : l'aéroport demandera au gestionnaire du dépôt pétrolier de présenter une fois par an en CCE l'état de la dépollution. L'état dépollution est stationnaire. À ma connaissance, la dépollution s'est arrêtée, nous n'avons pas fait intervenir GALYS – SASCA depuis quelque temps. À la prochaine CCE, nous demanderons à GALYS ou à son bureau d'études de vous faire un point de l'état de la dépollution du dépôt.

M. DELORME.- Où en est-on du dépôt pétrolier prévu au nord de l'aéroport ?

M. LASSAGNE.- Pas bien loin. C'est un sujet qui est complètement remis en cause. Nous vous l'avons effectivement présenté. C'est un projet qui va repartir au mois de septembre mais il n'est pas certain que l'on aille au nord, il est possible que l'on reste sur le dépôt actuel.

Ce sont les deux hypothèses : soit on reste sur le dépôt actuel soit on le déplace au nord avec un raccordement sur le *pipe* de l'OTAN. Nous avons lancé un appel d'offres mais il a été infructueux, il n'y a pas de modèle économique, c'est beaucoup trop coûteux.

Rien n'est fermé. C'est un sujet à traiter d'ici 2021.

M. GARCIA.- On continue donc à approvisionner par camion ?

M. LASSAGNE.- Aujourd'hui, oui, c'est toujours par camion.

▪ **Actions 2016**

○ Action 31 : nous allons faire un retour dans le passé parce qu'un ancien médiateur va prendre la parole, Frédéric LAUNAY, que vous connaissez. Il fait le service après-vente, mais c'est très bien puisqu'il s'est occupé du CDM.

M. LAUNAY.- Bonjour à tous, je suis content de vous revoir. Cela fait 5 ans maintenant. Vous ne m'avez pas manqué, promis ! (*Rires*).

Le CDM, c'est simple. J'ignore quel est votre niveau de connaissance sur le sujet. Je vais donc juste argumenter : Quelle est la

caractéristique du CDM ? Quels sont bénéfiques pour nous et pour vous ?
Où en sommes-nous ?

Le CDM n'est pas un outil en tant que tel, c'est plutôt un concept de direction. Il a été lancé voici quelques années par Eurocontrol, qui est l'organisme de gestion de l'espace aérien européen. Chaque État membre gère son espace aérien et une entité européenne gère le trafic aérien en permanence, non pas en tant que contrôleur mais assure la gestion de ces espaces aériens, il planifie les vols et la charge de travail de l'espace aérien en permanence. Ils vont aussi annoter des créneaux ou des slots aux avions si certains secteurs de l'espace aérien européen peuvent être congestionnés. C'est aussi là que toutes les compagnies aériennes déposent leurs plans de vol qui doivent être acceptés par Eurocontrol pour faire ces vols.

Ce projet vient donc d'Eurocontrol.

À quoi il sert ? CDM veut dire Collaborative Decision Making, cela veut donc dire « collaborer ensemble ».

Eurocontrol s'est aperçu qu'il manquait beaucoup de communication dans la gestion de toutes les étapes d'un vol. Ils ont décidé de partager l'information. Cette information est partagée par Eurocontrol, les services de navigation aérienne de l'État français et d'autres pays, les gestionnaires d'aéroports, les compagnies aériennes et tout ce qui à trait aux compagnies aériennes, c'est-à-dire ceux qui chargent et déchargent les avions.

Le but du jeu, c'est vraiment de collaborer ensemble. Se passer de l'information permet de mieux gérer les rotations des avions, c'est-à-dire que les avions vont rester moins longtemps au sol et surtout ils vont perdre des contraintes qu'ils connaissent aujourd'hui. Contrairement à ce que l'on pourrait croire, dans certains aéroports, le contrôle ne connaît le décollage de l'avion que lorsqu'il a décollé. En fait, pour planifier l'espace aérien de Madrid à Londres, ils vont planifier en amont en fonction de la

charge de travail estimée et quand ils estiment que certaines zones peuvent être congestionnées, ils vont mettre des contraintes et des créneaux sur ces zones et laisser les avions au sol, alors qu'il suffit que sur dix avions, qui devaient passer dans la zone dans un certain créneau, trois soient en retard pour que la contrainte n'existe plus. Or, ils la maintiennent.

Donc en fournissant de l'information à Eurocontrol très en amont du décollage de l'avion, ils vont pouvoir recalculer en permanence la congestion et parfois limiter certaines contraintes qui n'auront pas lieu d'exister en raison du retard.

Aéroport de Lyon est CDM, nous sommes partenaires avec les services de l'État et les contrôleurs aériens, nous travaillons ensemble. Nous allons maintenant communiquer à Eurocontrol ou à NMOC (Network Management Operations Center), qui est le centre de gestion de l'espace aérien européen, de l'information en permanence sur l'état de nos avions au sol : l'heure à laquelle ils vont partir exactement en fonction des contraintes de chacun.

Un facteur très intéressant est que cela considérablement améliorer l'empreinte environnementale sur un aéroport parce que les avions vont beaucoup moins attendre. Auparavant, quand vous alliez à Pusignan, vous pouviez voir 10 avions en bord de pistes qui attendaient le décollage ; vous n'en verrez plus 10 mais 4 ou 5 au maximum. On va limiter le nombre d'avions au départ pour n'accepter la mise en route que de ceux qui seront sûrs de décoller.

Aujourd'hui, le principe est que la compagnie dit qu'elle sera prête à partir à telle heure et nous, gestionnaires, disons : vous partirez à telle heure. En fonction de tous les autres avions qui veulent partir en même temps, on se limite à 4 avions à la fois : un avion décolle, un autre est au point d'arrêt et deux autres roulent, les autres sont sur le parking, moteur éteint. On libère les avions au fur et à mesure du décollage. Vous ne verrez plus les avions à la queue leu-leu, moteurs allumés.

Le CDM, c'est assez vertueux. Mieux les compagnies aériennes travaillent, mieux elles planifient, mieux elles sont servies. Il y a un concept dans le CDM ; par exemple, si une compagnie demande à partir à midi, elle a le droit de demander à partir entre 11h55 et 12h05, si elle veut partir à 11h54, elle n'aura pas l'autorisation ni à 12h06. Donc, ceux qui arrivent à planifier leurs rotations et leurs départs très précisément seront les mieux servis. C'est assez vertueux, cela oblige tout le monde à travailler ensemble, à collaborer et à diffuser de bonnes informations.

Il y a trois grands intérêts à ce CDM :

- Cela fluidifie le trafic aérien. Plus vous communiquerez d'information à Eurocontrol, plus ils pourront travailler en amont sur la gestion des espaces aériens, qui sont souvent saturés, et plus ils pourront autoriser des départs d'avions sans les faire attendre ;

- Cela permet aussi d'avoir une meilleure visibilité sur les capacités de l'aéroport. Si Eurocontrol ne connaît pas les capacités de l'aéroport ni le traitement des avions sur un aéroport, il bloquera le système et on ne pourra plus décoller. En revanche si on leur donne de l'information très en amont indiquant que tel avion partira à telle heure et tel avion à telle heure, ils ont un planning très clair et ils autorisent à peu près tous les départs à l'heure. Vous n'aurez plus d'avions qui décolleront avec deux heures de retard parce que le ciel sera saturé, ils décolleront à l'heure.

- Il y a une réduction importante des émissions de CO₂ car plus on laisse les avions sur leurs parkings moteurs éteints, moins ils consomment de carburant. Auparavant, à Pusignan vous aviez 10 avions qui attendaient en bout de pistes : 4 étaient prêts à décoller mais les 6 autres derniers attendaient pour décoller.

Aujourd'hui, on laisse les avions au parking, on ne les autorise pas à rouler, ils polluent donc moins. On peut estimer que ce sont environ 800 tonnes de carburant économisées à Lyon par an. Cela fait aussi moins

de bruit parce que les avions sont sur les parkings, moteurs éteints, ils ne sont pas en bout de piste, moteurs allumés.

Mme BAZOGE.- C'est très récent ?

M. LAUNAY.- Oui, je vous communiquerai le planning.

Nous réduisons forcément la pollution environnementale et les coûts pour les compagnies puisqu'un Airbus qui roule de son parking sur son point d'attente et qui attende 10 minutes consomme 150 kilos de carburant ; s'il ne les consomme pas, c'est bon pour la compagnie et pour l'environnement.

Les bénéfiques sont les grands items que j'ai évoqués : la fluidification du trafic aérien, l'empreinte environnementale pour le CO₂ et pour le bruit.

En étant CDM, nous avons une meilleure adhérence aux créneaux fixés par Network Manager. Tous les gens qui sont autour de l'avion : bagagistes, la restauration, le gestionnaire, la compagnie ou le pilote ont une cible de départ. On a dit que l'on partait à midi, chacun va donc essayer de partir à midi, on aura beaucoup plus de chances que l'avion parte à midi car une heure avant le départ, on a dit qu'il partirait à midi.

Tous les créneaux fixés par Eurocontrol sont respectés, on n'en perd pas, c'est déjà un avantage.

On réduit les temps de roulage. Depuis que nous sommes CDM, nous avons réduit à Lyon le temps de roulage de 10 %, ce n'est pas mal. En moyenne, il était de 8 à 12 minutes, les avions vont donc rouler 10 % de moins de 8 ou 12 minutes et ils consommeront sûrement 10 % de moins de carburant.

On améliore la ponctualité. Pour avoir travaillé aux opérations, voici quelques années lorsqu'on appelait la compagnie pour savoir quand l'avion partirait, on nous répondait : l'avion partira quand il sera prêt. Ce n'est plus le cas, la compagnie, en amont du départ de l'avion, doit fixer une heure de départ, qui est souvent celle écrite sur le billet des

passagers. Si l'avion doit partir à midi, ils répondront, s'il n'y a pas de problème, qu'il part à midi. Nous pouvons donc planifier très en amont les départs des avions.

Cela réduit aussi les temps d'attente en seuil de piste. Si on autorise quatre avions à rouler en même temps, les cinquième, sixième, septième et huitième n'étant pas là, ils ne vont pas attendre à la piste pour décoller. Cela améliore forcément la ponctualité.

Le bon côté pour le gestionnaire, c'est que cela améliore les ressources. Si on appelle la compagnie pour lui demander à quelle heure l'avion sera prêt, on a du mal à planifier la ressource pour le suivant. Maintenant, on sait très bien que la compagnie s'est engagée sur l'horaire de départ et qu'elle fera tout pour que l'avion parte à l'horaire prévu. On peut espérer récupérer la ressource cinq minutes après le départ pour un autre avion. Cela nous permet d'avoir moins de ressources pour plus d'avions, nous ne sommes pas obligés de construire plus de parkings pour avoir plus d'avions. Comme nous avons beaucoup plus de visibilité sur la gestion du temps d'escale, cela nous permet d'avoir moins de ressources et de traiter plus d'avions.

L'amélioration de la productivité des opérations au sol est importante, tout le monde travaille ensemble et tout le monde a une vision claire de l'objectif du départ de l'avion. Voici quelques mois, les avions partaient à l'heure 90 % du temps, mais lorsqu'ils partaient en retard, nous n'avions aucune information sur l'heure à laquelle ils allaient partir, c'était très compliqué à gérer. On améliore vraiment cette visibilité.

Un point est un peu technique : la stabilité de la séquence de départ. La compagnie nous envoie l'heure à laquelle leur avion sera prêt à partir. En échange, nous leur envoyons une heure à laquelle ils devront partir. La compagnie nous dira, par exemple, qu'elle veut partir à midi, la mise en route se fera à midi. En revanche, si 10 avions veulent partir dans ce créneau, comme nous n'en autorisons que 4 en même temps, les 4

premiers qui demanderont un départ à midi, auront midi, le cinquième aura 12h02, le sixième 12h03, etc. Cela fait une sorte de séquence et cette séquence doit être respectée, les services sont là pour la faire respecter, c'est-à-dire que les contrôleurs vont autoriser les mises en route en fonction de la séquence des départs.

Les avions partent dans l'heure, c'est aussi bien, on ne privilégie ni Air France ni Easyjet ni Air Algérie mais ceux qui travaillent bien, celui qui travaille le mieux part en premier. C'est assez vertueux.

Mme JOLIVET-REYNAUD.- Quand un avion a un problème technique, on ne peut pas définir combien de temps il faudra pour qu'il soit prêt à décoller.

M. LAUNAY.- Si, il le doit. Si on prévoit que l'avion doit partir à midi mais que le pilote s'aperçoit d'un problème technique, on décalera de 15 minutes l'heure de départ, si à 12h14, la panne n'est pas réparée, on décalera à 12h30 et ainsi de suite. Cet avion recevra en permanence une mise en route par rapport à l'heure où il sera prêt à partir et il sera mis dans la séquence. S'il était premier au début, il peut se retrouver troisième, quatrième ou cinquième. Cela n'empêche pas l'avion de partir, la seule chose que l'on demande à la compagnie c'est de nous dire à quelle heure l'avion sera prêt à partir. Selon leur réponse, on leur donne une heure de mise en route en fonction de la capacité de la piste, qui est le nombre d'avions que la piste peut accepter à l'heure, et de la pression piste, qui est le nombre d'avions que l'on autorise à être au point d'attente en même temps.

Nous avons défini : 36 avions sur la piste à l'heure et 4 avions en même temps sur le point d'attente. En fonction de cela, notre ordinateur calcule une séquence et n'autorise que ceux qui sont dans la séquence.

Avez-vous des questions ? S'il n'y en a pas, nous allons passer au planning.

Le projet commence en 2007, voici 11 ans. En 2011, le directeur des services de navigation aérienne et Philippe BERNAND, constatant que 50 % du travail était fait par les contrôleurs et 50 % par l'aéroport de Lyon, ont signé un contrat scellant leur accord de travailler ensemble.

Ensuite, nous avons développé les concepts communs. Quand on veut passer CDM, Eurocontrol envoie un document de 1 000 pages écrit par des ingénieurs très compétents, mais qui ne parlent pas la même langue que nous et qui dit : c'est le guide du CDM. Nous avons travaillé pendant deux ans sur les concepts communs. Ce guide nous donne un cadre à gérer.

En 2013, nous avons réceptionné un outil informatique de gestion des ressources aéroportuaires compatibles CDM. C'est l'époque à laquelle je vous ai quittés parce que j'étais en charge de mettre en place le système. J'ai été chef de projet sur ce domaine CDM et nous avons travaillé jusqu'en 2016 à mettre en place tous ces outils, c'était assez compliqué, il fallait connecter les différents outils, travailler sur les procédures et les mettre en place. Nous avons beaucoup négocié car nous n'étions pas toujours d'accord.

En juillet 2016, nous avons commencé le CDM local. Pour être CDM, il faut que nos outils fonctionnent et que nous soyons connectés Eurocontrol. Nous leur envoyons environ 30 000 messages par jour, mais Eurocontrol ne veut pas que nous soyons connectés chez eux tant que cela ne fonctionne pas chez nous. Nous envoyons sur le réseau et c'est communiqué aux aéroports européens. Dès lors que nous envoyons une information à Eurocontrol, cela arrive aux services pour tous les aéroports européens.

1 000 CDM sont en place car nous voulions former tout le monde, c'est une grosse machine, il fallait former toutes les compagnies, tous les assistants, tous les contrôleurs aériens, tous les opérateurs, etc. Nous avons mis presque six mois à mettre en place ce CDM ; nous avons

travaillé en blanc, nous demandions aux personnes de travailler en mode CDM mais on ne communiquait pas l'information à Eurocontrol. Cela nous a permis de faire de la pratique et de voir ce qui fonctionnait ou pas.

Début décembre, nous avons réussi à se connecter à Eurocontrol. Officiellement, depuis décembre 2017, nous sommes en mode CDM.

Durant l'année 2017, nous avons fait des tests techniques version finale avec les contrôleurs, avec nos opérateurs et les compagnies aériennes, et nous avons été certifiés par Eurocontrol le 1^{er} décembre 2017. Nous sommes donc officiellement CDM depuis décembre et nous avons reçu la certification le 25 mai dernier.

Lyon est donc officiellement CDM, trois aéroports en France le sont : Paris Charles de Gaulle, Paris Orly et Lyon. Normalement, le prochain devrait être l'aéroport de Nice. Nous sommes le plus petit aéroport d'Europe CDM, il y en a 26 en Europe dont Francfort, Berlin, Londres, Paris, Madrid ; il n'y a que les gros, nous sommes les plus petits, nous étions coude à coude avec Venise, qui a pris du trafic. Nous sommes le plus petit mais nous sommes contents. Certes, l'investissement est lourd, le process est très compliqué mais il est très efficace et important. Cela fait un peu peur aux petits aéroports de se lancer dans le CDM, mais nous sommes contents de l'avoir fait et cela fonctionne assez bien aujourd'hui.

M. DELORME.- Où se trouve Eurocontrol ?

M. LAUNAY.- Le siège social est à Bruxelles, ils ont un grand système de gestion des plans de vol à Brétigny-sur-Orge et un centre de contrôle aérien à Maastricht.

Avez-vous des questions ? (*Aucune question.*)

Merci.

M. LASSAGNE.- Merci Frédéric.

Je poursuis le balayage des engagements pour l'environnement.

- Action 33 : livraison du nouveau terminal à la norme HQE
- Action 34 : dans le respect de l'approche équilibrée, l'aéroport s'engage à demander la révision de l'arrêté de restrictions nocturnes actuellement en vigueur. Nous en parlerons dans le point suivant.
- Action 35 : les parties prenantes présenteront des procédures de moindre bruit et indiqueront les moyens et incitations dont elles disposeront pour les appliquer. Cela tombera aussi dans le paquet de l'approche équilibrée parce que cette approche est une constellation de leviers visant à limiter la nuisance. Nous le verrons dans le chapitre suivant.

▪ **Actions 2018**

Action 36 : baisse du taux d'utilisation de la voiture individuelle. On a développé un PDIE mais il souffre du manque de transport en commun, mais j'ai bien compris que ce sujet serait pris, avec l'aéroport de Lyon, à bras-le-corps par les élus.

○ Action 37 : l'aéroport s'engage à lancer des études nécessaires pour limiter l'impact environnement du dépôt pétrolier. Vous m'avez précédé par votre question tout à l'heure : ce nouveau dépôt pétrolier n'est pas forcément d'actualité mais je pourrais vous en dire plus dans les années à venir

L'aéroport a développé des postes de charge sur ses parkings pour les véhicules électriques ou hybrides.

Telle est la photographie des engagements pour l'environnement avec quelques commentaires. Des choses sont passées un peu sous le radar mais nous nous engageons à les corriger d'ici les prochaines CCE. Un des sujets nous occupe, il s'agit de l'approche équilibrée.

M. DELORME.- Vous nous aviez parlé à une époque des rejets d'eaux usées sur le versant sud. Actuellement, l'aéroport les rejette sur le versant nord. Où en sont les travaux ?

M. LASSAGNE.- Aéroport de Lyon est connecté à l'assainissement de Pusignan, il y a une pompe de relevage pour passer le périphérique, et le tout termine à la station d'épuration de Zonage.

Actuellement, nous n'avons pas besoin d'une deuxième sortie du site, mais nous avons négocié avec le SIAPE pour nous connecter à terme sur ce collecteur. À ce jour, la bascule sur ce collecteur n'est pas faite mais nous serons certainement amenés à basculer dans les années à venir.

M. CARA.- Les travaux sont opérationnels depuis un an.

M. LASSAGNE.- Les travaux sont faits, mais les eaux n'y sont pas déversées. Nous avons les tuyaux mais nous ne mettons rien dedans pour l'instant parce que nous ne sommes pas arrivés en limite de capacité du côté de Pusignan.

M. DELORME.- Je suis sceptique.

M. LASSAGNE.- Si nous étions en limite de capacité des tuyaux, l'eau remonterait. Nous le verrions.

M. DELORME.- Il y a des problèmes dans l'environnement de la station de Jonage et on nous dit que c'est à cause de l'aéroport et de la zone industrielle de Meyzieu. Qui croire ? Vous nous dites que vous êtes loin de votre capacité de rejet. Lorsqu'on fait des réclamations, on nous dit que l'on fait remonter cela au pollueur. On tourne en rond.

M. LASSAGNE.- Personnellement, je n'étais pas au courant.

M. DELORME.- Cela dépend, il y a un cumul de rejets.

M. LASSAGNE.- L'aéroport, c'est « la bonne fille ». S'il faut taper sur quelqu'un, on nous trouve.

Il y a deux sujets dans ce que vous dites : les quantités et la qualité de ce qui est rejeté. Nous sommes quand même très contrôlés. Souvent, ce n'est pas tant le volume de ce que vous envoyez mais la charge. Nous ne sommes pas d'une zone d'activité industrielle, les rejets sont donc ceux des toilettes, nous ne rejetons rien d'autre, nous n'utilisons pas d'eaux industrielles.

Cela ne veut pas dire que ce n'est pas nous, mais je n'ai jamais eu de retour. Il serait intéressant que ceux qui nous « accusent » se rapprochent de l'aéroport afin que nous renforçons les analyses où que nous donnions nos analyses. En termes de qualité, je ne pense pas que l'aéroport puisse être responsable. Pour la quantité, je ne sais pas, mais pas sur la qualité des rejets puisque nous sommes assimilés à une commune.

M. DELORME.- Ce ne sont que des problèmes de quantité parce que lorsqu'il y a effectivement des grosses arrivées d'eau au sens large les tampons qui sont sur la route à l'angle de Pusignan et Jonage se soulèvent.

M. BERETTA.- Le problème de la station de Jonage est celui des eaux parasites en cas d'orage, c'est pour cela que l'on fait des travaux séparatifs, mais l'aéroport n'est pas responsable.

M. LASSAGNE.- Nous avons nos bassins.

M. BERETTA.- Des eaux parasites arrivent en très grande quantité à Jonage. Pusignan s'est mis en séparatif, nous le faisons également. Je ne sais pas si vous êtes en séparatif.

M. LASSAGNE.- Nous sommes en séparatif.

M. BERETTA.- C'est surtout un problème d'eaux pluviales, c'est pourquoi les tampons se soulèvent.

M. LASSAGNE.- Nous ne rejetons pas les eaux pluviales à Pusignan et à Jonage, elles partent dans des bassins. Donc, ce n'est pas

nous qui saturons le réseau lors d'orages, nous avons des bassins immenses. Nos rejets sont constants, ce sont des rejets domestiques.

Je vous propose de passer au troisième point concernant l'approche équilibrée.

3. Point d'étape sur l'approche équilibrée

M. LASSAGNE.- Nous parlons bien des vols de nuit.

▪ Principes de l'approche équilibrée

Lors du précédent arrêté, voici une dizaine d'années, les acteurs locaux, les associations, les élus, l'aéroport et quelques compagnies avaient créé un groupe de travail, que l'on avait appelé le « groupe de travail sur la nuit », et nous nous étions mis d'accord sur des types de restrictions et nous avons transmis cet accord à la DSAC puis à la DGAC, et le ministre avait signé un arrêté.

Précédemment, nous avons un accord local, nous faisons remonter quelque chose au gouvernement.

Depuis l'été dernier, nous devons appliquer le règlement européen n° 598/2014 du 16 avril 2014 ; la mécanique a un peu changé :

Localement, on commande une étude d'approche équilibrée à un bureau d'études indépendant. Ce bureau d'études vous a écoutés, il va analyser les flottes, les mouvements, il va faire un calcul d'impacts économiques, que je vais vous présenter, et il va demander au service de la navigation aérienne quels sont les leviers autres que les restrictions qui peuvent être utilisés pour réduire la nuisance de nuit. Ce bureau d'études fait une photographie de la situation actuelle et des leviers susceptibles d'être d'actionnés, et il s'arrête là.

Ensuite, cette étude est transmise à la DSAC et DGAC. Ils moulinent et établissent un bouquet de mesures pour réduire la nuisance sonore qu'ils transmettent à la commission européenne.

La commission européenne valide, rejette, ou amende ; cela revient au national. Quand les mesures sont validées par la commission européenne, le ministre signe un arrêté avec un bouquet de mesures et signe un arrêté de restrictions ou pas s'il estime que ce n'est pas nécessaire.

Voilà comment fonctionne ce schéma de manière un peu théorique puisqu'il n'a encore jamais été appliqué en France. Nous sommes le premier aéroport à tomber sous le coup de ce texte, nous sommes donc le premier aéroport en France à faire cette étude d'approche équilibrée, et nous sommes également le premier en Europe.

Donc, on ne sait absolument pas quelle sera la densité du document, le niveau de précision de ce qu'il faut rendre. Nous tâtonnons, nous allons faire au mieux. Nous avons à peu près terminé les grandes lignes et nous rendrons ce document à la rentrée à la DGAC.

Nous sommes passés d'un accord local à une mécanique européenne avec un principe d'harmonisation parce que le texte vise à harmoniser les mesures de moindre bruit la nuit sur les aéroports en Europe.

▪ **4 piliers pour réduire la nuisance la nuit**

L'approche équilibrée repose sur 4 piliers et le rapport analyse les 4 piliers.

➔ Réduction à la source :

Schématiquement, ce sont les moteurs, les progrès sur les cellules aéronautiques, etc., qui ne dépendent absolument pas de l'échelon local.

➔ Planification et gestion des terrains :

Localement, dans quelle mesure l'État a mis en œuvre des mesures de planification des terrains, c'est le PEB, et d'isolation phonique, c'est le PGS.

En France, nous sommes staffés, nous avons les outils pour répondre à ce deuxième pilier.

➤ Mesures opérationnelles :

Le bureau d'études doit analyser toutes les mesures opérationnelles prises et qui pourraient être prises : pistes préférentielles, procédures d'approche et de décollage, descente continue ; tout ce qui en termes de gestion du trafic aérien pourrait amener à une baisse de la nuisance la nuit.

➤ Restrictions d'exploitation :

Au final, si rien ne fonctionne ou si tous ces dispositifs ont été exploités et qu'il n'y a plus aucune marge de progrès sur les leviers 1, 2 et 3, on attaque les restrictions d'exploitation, donc les interdictions au chapitre. Dans ce cas, différentes hypothèses sont analysées.

Aujourd'hui, le texte européen encadre cette démarche et indique qu'on ne parle que des « chapitre 3 ». Donc, toutes les présentations et documents que vous verrez sur l'approche équilibrée, ici ou ailleurs, ne concernent que les « chapitre 3 » et pas les « chapitre 4 ». C'est le texte.

▪ **Contexte sociétal**

Vous connaissez par cœur le contexte national.

Au sein de la CCE, nous avons parlé de l'action 34 : l'aéroport avait pris l'engagement d'avancer sur ce sujet.

L'ACNUSA nous challenge ainsi que les autres aéroports à passer à 13 EPNdb entre minuit et 5h30.

La DGAC nous a écrit en nous demandant, Aéroport de Lyon, de lancer une étude d'approche équilibrée et de tester l'hypothèse de l'ACNUSA. Cela, c'est le contexte local.

▪ **Écoute des parties prenantes**

L'année dernière, un très gros travail a été réalisé sur l'écoute des parties prenantes. Soit vous avez été interrogés en direct par le bureau d'études, soit vous avez été amenés à réagir par écrit ; ont été consultés les associations de la CCE, les élus, les communes riveraines. Nous devons également interroger les entreprises du site. La préfecture va aussi devoir donner son avis.

Il s'agit là du volet « écoute des parties prenantes », je l'ai déjà présenté au mois de novembre, je ne vais donc pas y revenir. Je vois de grands noms de la lutte aéroportuaire tels que Mme BAZOGE, Mme LAVEZARRI, la FNAM, etc. Vous avez rencontré le bureau d'études.

Je ne vais pas vous présenter les progrès que pourront faire les motoristes dans les années à venir, cela ne dépend pas de nous. Je ne ferai que reproduire des documents qui sont consultables sur Internet. Je ne vous présenterai pas plus le PEB et le PGS parce que vous les connaissez par cœur.

Je vous propose d'aller directement sur les deux derniers piliers qui sont un peu des nouveautés pour nous : les mesures opérationnelles que nous pourrions envisager à l'avenir pour limiter la nuisance et le volet restrictions d'exploitation avec les hypothèses que l'on vous avait présentées l'année dernière et l'impact économique et social qu'elles pourraient avoir.

Je vais laisser la parole à M. DEVRON.

➤ Approche équilibrée – Pilier 3

M. DEVRON.- Bonjour à tous, je représente les services de la navigation Centre Est.

Selon ce que j'avais compris de l'approche équilibrée, il s'agissait avant toute chose de faire un état des lieux des procédures mises en œuvre pour réduire les nuisances sonores, dans un deuxième temps de faire des études et, en fonction du résultat de ces études, de voir ce qu'il

était envisageable de faire pour limiter les nuisances sonores dans le futur, en mettant en place certaines procédures particulières.

Avant de parler de ce que nous faisons actuellement pour limiter les nuisances sonores, il me semble important de donner quelques statistiques associées à la plate-forme.

- **Statistiques plateforme**

L'idée est de présenter les infrastructures en termes de pistes utilisées à Saint-Exupéry, puisqu'on exploite un doublé de pistes : une piste intérieure, qui est la plus longue et qui sert au décollage, et une piste extérieure la plus courte : 2 600 mètres, qui sert aux atterrissages, c'est l'utilisation nominale de la plate-forme.

(Présentation d'une photo.)

Il est intéressant de noter aussi que 60 % des décollages et atterrissages se font face au nord. C'est lié à la météorologie du site, puisqu'un avion manœuvre face au vent.

Il n'y a pas de sens de décollage/atterrissage privilégié à Saint-Exupéry, nous faisons en fonction de la météo.

Il est intéressant d'avoir à l'esprit le nombre de mouvements par jour. Pour 2017, la médiane a été de 300 mouvements par jour : 150 mouvements minimum et 400 mouvements au maximum, sachant qu'un mouvement, c'est une arrivée ou un départ ; ce sont donc 150 arrivées et 150 départs sur la journée.

Il est intéressant de connaître la typologie du trafic, nous avons 4 périodes sur la journée avec des pointes de trafic : à 7h00, heure locale, nous avons un premier *hub* avec une vingtaine de départs et d'arrivées, nous avons la même chose à 14h00, à 19h00 et nous avons une quinzaine d'arrivées et de départs en fin de soirée à 22h00/22h30.

Il est important d'avoir des statistiques de la plate-forme. Par rapport aux procédures utilisées, il est important de connaître la densité de population autour de la plate-forme. Par rapport à d'autres aéroports comme Nice, Nantes ou Toulouse, nous avons une densité de population aux abords de la plate-forme moyennement peuplée et un peu moins peuplée sous les axes.

M. TRANSY.- Que veut dire « moyennement » ?

M. DREVON.- C'est une appréciation qualitative. Cela peut changer le type de procédure que l'on va chercher.

M. GARCIA.- Que l'on soit 250 000 ou 500 000, cela ne change rien ?

M. DREVON.- La quantité de la population impactée sera différente.

M. GARCIA.- Quelle qu'elle soit, elle est impactée.

M. DREVON.- Il est important de voir la répartition de cette population autour de la plate-forme. En termes d'impact, on a globalement le même impact sur les populations pour des manœuvres qui sont réalisées face au sud et face au nord. Contrairement à Toulouse, à Nantes ou à Nice, nous avons une distribution assez homogène de la population autour de la plate-forme.

C'étaient donc les quelques points que je souhaitais présenter avant d'entrer dans le vif du sujet.

▪ **Mesures actuelles de réduction de bruit**

Ce sont les mesures prises par la navigation aérienne et les compagnies.

Dès lors que l'on veut mettre en place un nouveau dispositif arrivées/départs sur la plate-forme, une étude environnementale est

systematiquement réalisée où l'on va quantifier l'impact sonore sur les populations de la mise en œuvre de ce nouveau dispositif.

Depuis 5 ans, vous m'avez vu régulièrement en commission consultative environnement pour vous présenter de nouvelles procédures ou de nouveaux dispositifs que l'on souhaitait mettre en œuvre à Saint-Exupéry tels que la procédure descente continue. Je vous ai fait plusieurs présentations à ce sujet.

C'est une demande réglementaire, on vous fait chaque fois une présentation pour quantifier cet impact et on doit également faire une présentation à l'ACNUSA qui rendra un avis sur la mise en œuvre de cette procédure en fonction notamment de l'avis que vous avez pu rendre en commission consultative environnement. Je souhaitais souligner ce point puisque c'est une démarche réglementaire que l'on réalise systématiquement.

Ensuite, il y a des contraintes pour les compagnies de conduite machine, notamment le respect du plan de descente, on ne passe pas en dessous de ce plan pour des raisons de sécurité, de plus, si on passe en dessous du plan de descente, on passera plus bas pour les populations. Passer au-dessous du plan de descente n'est bon ni pour l'avion en termes de sécurité ni pour les riverains en termes d'impact sonore. Il faut également s'assurer que les altitudes données par les contrôleurs aériens soient bien respectées.

Les descentes continues sont mises en œuvre : on permet aux pilotes d'avoir une descente continue, sans palier car ce sont les paliers qui sont les plus bruyants, notamment dans la préparation de la descente sur la plate-forme. On leur permet de réaliser une descente continue avec un minimum de paliers depuis les altitudes importantes jusqu'à la plate-forme. Cette conduite machine va permettre de limiter les nuisances sonores auprès des riverains de la plate-forme.

Nous avons également des profils de montée spécifique. Toutes ces informations sont notées dans l'information aéronautique permanente que vous pouvez consulter sur le site du SIA (Service d'Information Aéronautique), et c'est publié à destination des compagnies et des contrôleurs aériens plutôt que des usagers mais tout un chacun peut consulter ces informations. Ces profils de montée spécifique, avec une conduite machine particulière, vont permettre de limiter les nuisances sonores lors des décollages.

On interdit les inverseurs de pas d'hélices qui sont relativement bruyants entre 22h00 et 6h00 locales.

Un suivi strict des départs est publié jusqu'à une distance de 18 km du terrain ou une altitude de 1 500 mètres (5 000 pieds). Dans ce cadre, nous suivons les recommandations de l'ACNUSA ; à partir de cette altitude, le contrôleur peut donner des directions particulières à l'aéronef sans suivre spécifiquement la trajectoire publiée.

Les départs courbes, réservés aux départs hélices, sont interdits entre 22h00 et 6h00. Ces départs permettent de virer rapidement après le décollage pour des avions spécifiques, les avions à hélices. Ils virent plus tôt et moins haut, ce qui fait potentiellement plus de bruit.

Toutes ces mesures existent déjà et visent à limiter l'impact sonore aux alentours de la plate-forme.

M. DELORME.- Le problème est que lors d'une arrivée, l'avion est obligé de se mettre dans l'axe de la piste. Les riverains situés à gauche et à droite sont peu impactés, malheureusement ceux qui sont à la verticale le sont ; le cône de bruyance se rétrécit au fur et à mesure que l'avion arrive.

Lorsque vous nous présentez les réclamations des riverains, il n'y a pas de riverains qui font des réclamations pour les arrivées d'avions, elles concernent toutes des départs.

Je suis un de ceux qui subissent des pressions sonores. Le problème, c'est que vous disiez que le contrôleur peut faire des modifications de départ en fonction de l'environnement. La personne chargée de nous répondre nous répond souvent, non pas en bottant en touche mais... J'ai fait deux réclamations voici quelque temps, le ciel était très clair, la réponse a été : « gros problème de nuages ». Excusez-moi l'expression, mais il ne faut pas pousser. Je ne comprends pas que l'on ne soit pas franc, on peut dire : il y a un problème, mais il est mineur au lieu de taper en touche et nous dire que rien ne se passe et qu'on n'a rien, qu'il était à la bonne altitude, etc., cela m'horripile.

M. DREVON.- En termes de survol, les trajectoires sont publiées sur le site que je vous ai mentionné. Ensuite, il y a une dispersion naturelle autour de cette trajectoire.

Si un pilote ne respecte pas la trajectoire, un contrôle est réalisé par la DSAC pour investiguer sur l'infraction. Des choses sont faites pour contrôler le respect des trajectoires des avions au départ sur la plateforme. Je ne dis pas que c'est parfait mais des choses existent.

M. SARTER.- Je suis représentant des contrôleurs aériens.

Je reviens sur vos propos, vous avez dit : il faisait beau comme aujourd'hui, avec un ciel bleu. Je ne peux pas voir de ce côté, mais de l'autre, vous voyez quelques nuages et il doit probablement y avoir des cumulus plus loin. Cela signifie qu'il y a des orages non pas sur la plateforme mais dans les environs de l'aéroport, ce qui génère des déviations de trajectoire pour les contrôleurs. Quand un pilote nous dit : je dois dévier ma trajectoire parce que j'ai un orage sur ma trajectoire, on ne peut pas le refuser pour des raisons de sécurité. Vous pouvez voir du très beau temps aux abords de la plateforme mais il peut y avoir des déviations de trajectoires, notamment au départ, parce qu'il peut y avoir des orages à 15 ou 20 km de l'aéroport. Quelqu'un du SNA vous répondra qu'il y a eu des

orages et vous direz qu'il faisait très beau. En fait, ce phénomène est tout à fait à explicable, et cela va dans le sens de la sécurité.

Concernant les trajectoires de départ, nous avons à respecter la trajectoire standard, publiée dans les publications aéronautiques jusqu'à 5 000 pieds ou 10 nautiques du terrain. Ceci est fait systématiquement sauf pour raison de sécurité. Nous ne sommes jamais en dehors des trajectoires de départ, hormis en cas d'orage ou s'il y a vraiment un risque parce que deux avions se rapprochent.

M. DELORME.- Monsieur, vous avez certainement raison globalement, et je vous comprends.

M. SARTER.- Je vous dis juste comment nous exerçons notre métier, je ne cherche pas à avoir raison. Je vous explique simplement comment nous exerçons notre métier, je l'exerce depuis 20 ans.

M. DELORME.- J'entends et je suis d'accord avec vous.

Le problème, c'est que des orages peuvent arriver par le Sud/Sud-est, ce qui était le cas ce jour-là. Alors que l'orage est à 10 km au sud, l'avion décolle plein Nord et immédiatement, à 5 km, il survole un village. Donnez-moi l'explication ! On n'est pas là pour polémiquer mais il y a toujours des...

M. DREVON.- On ne vous donnera pas l'explication en séance.

M. SARTER.- Il faudrait l'analyser en détail. En tout cas, j'explique le fonctionnement vis-à-vis des orages, s'il y a une demande du pilote de dévier la trajectoire, le contrôleur l'accepte parce que c'est une raison de sécurité ; il n'y a pas à tergiverser par rapport à cela.

M. GARCIA.- Comment sont contrôlées les inversions de poussée entre 22h00 et 6h00 ? Comment sait-on que les inversions de poussée n'ont pas été utilisées ?

M. PERRIN.- La gendarmerie des transports aériens a fait des campagnes de contrôles d'inversion de poussée, il s'est avéré que c'est très difficile à vérifier concrètement.

C'est très bien d'écrire que les inversions de poussée ne doivent pas être utilisées mais si vous posez un Airbus A320, vous devez mettre les inverseurs de poussée, autrement vous ne vous poserez jamais. Un Airbus A320 ne peut atterrir que lorsque les inverseurs de poussée sont prêts à être engagés, sinon il ne se posera jamais.

M. GARCIA.- Cela signifie que cette mesure n'est jamais appliquée ?

M. PERRIN.- On a fait des contrôles et on s'est aperçu que c'était très dur de les contrôler visuellement.

M. LASSAGNE.- Cela ne veut pas dire que ce n'est pas appliqué, mais c'est difficile à contrôler.

M. GARCIA.- On sait que seule la peur du gendarme et la peur financière d'une amende font que l'interdiction est respectée. Si on ne peut pas le contrôler, ce n'est pas respecté.

M. LASSAGNE.- Les inverseurs de poussée consomment du kérosène et du temps moteur. La stabilisation thermique du moteur oblige à ne pas pouvoir l'éteindre immédiatement. Avec les bretelles de dégagement rapide, ils sortent plus vite de la piste et mécaniquement ils déclenchent moins les inverseurs de poussée.

Je me tourne vers à Mme BAZOGE car c'est une action Pusignan. Historiquement, c'était surtout sur Pusignan que cela remontait, entendez-vous encore des émergences ?

M. DELORME.- On les entend de très loin ces bruits.

Mme BAZOGE.- Voici un mois, c'était insupportable. C'était extrêmement fort. Pour moi, c'est toujours un roulement. C'était

extrêmement fort, j'ai donc téléphoné, et la personne m'a répondu qu'elle n'avait rien remarqué, est-ce que c'est là ? Je suis quand même surprise.

M. LASSAGNE.- Mais ce n'étaient pas les inversions de pousser, c'était au roulage.

Mme BAZOGE.- Oui, je pense. Mes deux ou trois observations, c'était au roulage.

M. GARCIA.- Les inversions de poussée se passent aussi au roulage.

M. LASSAGNE.- Non, c'est à l'atterrissage.

M. GARCIA.- Oui, mais l'avion n'est pas en l'air, il roule.

M. PERRIN.- Oui, mais il est à l'atterrissage. Lorsqu'il roule pour se rendre en bout de piste, il ne va pas utiliser l'inversion.

M. LASSAGNE.- Je vous propose d'avancer car je ne voudrais pas priver M. le Préfet de la dernière partie de la présentation.

M. le PRÉFET CHEVRIER.- Je vais devoir m'éclipser dans les cinq minutes, mais je ne veux pas priver les membres ici rassemblés de la suite.

▪ **Mise en œuvre du CDM**

M. DREVON.- Comme le CDM a déjà été présenté précédemment par ADL, je vais juste vous projeter un film pour illustrer les bienfaits du CDM.

(Projection d'un film.)

Il y a eu une connexion avec le gestionnaire des réseaux européens à partir de mi-novembre. C'était opérationnel avant de recevoir le certificat.

Un an auparavant, le 17 novembre 2016, il y a eu une série de décollages. L'idée est de regarder ce qu'il se passe dans les deux configurations.

Je vous laisse observer ce qu'il se passe entre l'avant et l'après CDM.

Avant la mise en œuvre du CDM, on s'aperçoit que 3 avions sont sur bretelle prêts au décollage. Ils sont à la queue leu-leu et attendent moteurs allumés, à proximité du point d'arrêt. Dans la configuration CDM, un seul avion est prêt au décollage puisque le but du CDM est de donner l'autorisation de mise en route des moteurs et de décollage dans la séquence, en tenant compte de tous les aéronefs susceptibles de faire la demande. On établit la meilleure séquence qui permettra de diminuer l'attente au point d'arrêt. Le roulage n'est pas limité, il faut toujours aller du parking au point d'arrêt, mais on limite l'attente au point d'arrêt moteur important, ce qui est un gain très important.

La concentration de décollages est identique pour les deux configurations. Après la mise en œuvre du CDM, l'attente est grandement limitée au point d'arrêt. Certes, ce sont des morceaux choisis, tout ne se passe pas toujours aussi bien que sur les deux exemples présentés mais il y a quand même un gain important en période de pointe de trafic. On parle de 10 % de moins de temps de roulage, c'est une moyenne sur tous les trafics. Là où on a le plus besoin du CDM, c'est pendant les pics de trafic car c'est à ces moments qu'il y a le plus de décollages et le plus d'attentes au point d'arrêt ; on arrive jusqu'à 55 secondes de gain en période de trafic de pointe, je ne sais pas quel est le pourcentage correspondant mais il est supérieur à 10 %.

▪ **Études réalisées**

Les études réalisées par le service de la navigation aérienne doivent être validées, il n'est pas certain que c'est ce qui sera fait ultérieurement, mais dans l'approche équilibrée on nous demande de faire

des études pour investiguer des champs de mise en œuvre de procédures qui permettraient de limiter l'impact sonore sur les populations.

➤ Décollage au seuil versus seuil décalé

Nous nous sommes intéressés à privilégier en cœur de nuit l'utilisation des pistes au décollage. On peut utiliser le décollage face au sud ou face au nord, on a la possibilité de décoller au seuil de piste, c'est-à-dire au point le plus extrême de la piste mais on peut également, pour gagner du temps par rapport au parking ou en fonction des demandes du pilote, décoller de bretelles intermédiaires. En décollant de ces bretelles, les roues de l'avion quittent la piste plus tardivement et le plan de montée est plus près du sol pour les villes à proximité de l'aéroport.

Cette étude a pour but de comparer l'impact sonore sur les villages survolés par les aéronefs d'un décollage au sol et celui d'un décollage d'un point d'arrêt intermédiaire. Plus l'avion quitte la piste tôt, plus il montera rapidement et survolera plus haut les villages qui se trouvent au-dessous.

(Départ de M. le Préfet à 17 h 08.)

Nous avons demandé cette étude à la mission environnement de la Direction des services de la navigation aérienne. Nous attendons les résultats pour consolider cette étude. Si les résultats s'avèrent positifs, la mesure de privilégier les décollages au seuil par rapport à des seuils intermédiaires serait facile à mettre en œuvre, même si c'est un travail à faire avec les compagnies,

➤ Décollage sur piste extérieure

Pour le cœur de nuit, j'ai mis les hypothèses d'étude :

- l'A320 est l'avion représentatif de la plate-forme ;
- enveloppe de bruit en LA_{max} à 65 dB. Si un avion passe et qu'on ne l'entend pas, on n'est pas dans l'enveloppe à 65 dB, si un avion

couvre ma voix, on le met dans l'enveloppe de bruit à 65 dB. Ce seuil est déterminé en accord avec l'ACNUSA.

Nous avons investigué une autre piste, au sens figuré et au sens propre. Je vous ai dit que les décollages étaient réalisés sur la piste intérieure, la piste la plus longue en cœur de nuit. En fonction des contraintes opérationnelles des aéronefs, on pourrait imaginer faire le décollage sur la piste extérieure, qui est plutôt dévolue aux atterrissages dans la journée, qui est l'utilisation nominale de la plate-forme. Il y a 350 mètres d'écart entre les deux pistes, en se décalant de 350 m, cela peut épargner certains villages mais en impacter d'autres, en fonction de la distribution des villages autour de la plate-forme. C'est une étude à mener.

Mme JOLIVET-REYNAUD.- Je n'ai pas compris, voulez-vous mettre en place une alternance ?

M. DREVON.- Dans toutes les études, on étudie les problématiques environnementales. Ensuite, il y a les problématiques : méthodes de travail, sécurité et contraintes compagnies. Tous ces éléments interviennent dans l'approche équilibrée pour calculer un coût bénéfice de mise en œuvre des procédures de moindre bruit. Pour chaque item des études présentées, il y a ce calcul de coût et de bénéfice.

M. DELORME.- Il faudrait peut-être faire attention. Dans la littérature et dans ce que j'ai pu entendre, j'ai toujours entendu dire que « seuil décalé » signifiait un atterrissage sur une piste et un envol sur une autre piste ; mais je ne dis pas que c'est cela.

M. DREVON.- C'était la diapositive précédente, j'expliquais ce que je présentais en même temps. Il est vrai que « seuil décalé » n'est pas forcément le bon terme mais ce terme permettait d'illustrer mon propos.

M. DELORME.- Sauf erreur, si j'ai bien compris la précédente diapositive, il s'agissait de départs sur la même piste ?

M. DREVON.- Oui, au lieu de partir d'une bretelle intermédiaire, on partirait sur une piste.

M. DELORME.- Je me permets de me répéter, il me semblait que décalage voulait dire un envol sur une piste et un atterrissage sur l'autre. Je ne dis pas que c'est cela, c'est ce que j'ai entendu dire, avec un seuil décalé, on décale le départ et l'arrivée sur chacune des pistes. Ce n'est donc pas cela ? OK.

M. DREVON.- Ce n'est pas le propos de mon explication.

M. DELORME.- D'accord, vous me recentrez. Merci.

➤ Rehausse du palier d'interception

M. DREVON.- Il s'agit là d'une étude sur les arrivées pour rehausser le palier d'interception.

Quand un aéronef suit une procédure pour se poser sur Saint-Exupéry, on doit lui permettre 30 secondes de palier pour préparer sa descente – un palier est un segment horizontal - avant d'entamer sa descente. Actuellement, le palier d'interception est à 3 000 pieds avant la mise en descente vers la plate-forme. La mise en descente se fait dans l'axe des pistes à environ 13 km en amont de la plate-forme, et on a un palier à 3 000 pieds qui permet 30 secondes de vol à l'aéronef.

L'idée de l'étude est d'avoir un palier un peu plus haut. Si l'avion est plus haut, il fait potentiellement moins de bruit pour les villages qui se trouvent au-dessous.

Il est clair que c'est une contrainte d'approche des aéronefs, mais ils sont obligés d'approcher dans l'axe. Le bruit sera toujours présent pour tous les villages et les villes qui se trouvent sous le plan de descente ou sous le plan horizontal qui est le palier.

M. GARCIA.- Le village le plus urbanisé dans l'axe des pistes subit 60 % des atterrissages, c'est Saint-Quentin-Fallavier. C'est lui qui a le plus d'habitants.

M. DREVON.- Face au nord.

M. GARCIA.- Le début de la descente se fait vers le radar, et tout le village de Saint-Quentin-Fallavier est dans la descente.

Il y a le phénomène de la descente, les bruits aérodynamiques : sortie des trains d'atterrissage et des volets. Cela augmente les nuisances. Ce ne sont pas tellement les moteurs qui sont gênants à l'atterrissage mais les bruits aérodynamiques. Quelle que soit la hauteur, cela ne peut pas être changé.

L'élément supplémentaire est que le village de Saint-Quentin-Fallavier se trouve 80 mètres plus haut que la piste. Cela diminue la hauteur des aéronefs par rapport aux habitations.

M. DELORME.- C'est pareil pour Jons qui est en surélévation.

M. DREVON.- Il y a des choses sur lesquelles nous ne pouvons pas agir.

M. GARCIA.- Non, mais ce sont des éléments dont il faut tenir compte. Si on part sur un terrain plat à 12 kilomètres des pistes, l'avion est à 550 ou 600 mètres d'altitude. À 12,5 km du seuil des pistes, l'avion est entre 500 et 550 m d'altitude de la piste, mais pas des maisons, en raison de la hauteur du village, la hauteur est réduite de 80 mètres, les avions sont donc à 400 mètres au-dessus de nos têtes.

M. HUPAYS.- On ne lui demande pas de faire des miracles.

M. DREVON.- L'environnement autour d'un aéroport est contraint.

(Discussion générale.)

M. DREVON.- J'ai terminé ma présentation.

M. TRANSY.- Que signifie les sigles FABEC et SESAR ?

Mme PREUX.- FABEC, c'est le bloc d'espace fonctionnel auquel la France appartient. Dans ce bloc d'espace fonctionnel, il y a les Allemands, le Benelux, Eurocontrol, le centre de Maastricht, etc., la

Commission européenne a demandé la création de ces blocs d'espace fonctionnel pour améliorer l'organisation de l'espace en Europe et diminuer le morcellement de cet espace européen.

SESAR, c'est un projet qui a déjà plusieurs années d'existence, c'est un projet de modernisation des systèmes de contrôle aérien en Europe. C'est un gros projet qui en est à sa deuxième phase : SESAR 2020, qui vise à harmoniser et à moderniser les systèmes de contrôle en Europe. C'est un projet de R&D auquel participent les fournisseurs de services de contrôle aérien en Europe, des industriels, des laboratoires de recherches, des universités, de nombreux partenaires. Il a été séquencé en plusieurs tâches et permet de financer une bonne partie de la R&D sur la modernisation des systèmes de contrôle puisque nos efforts - R&D uniquement et non développement des systèmes - sont remboursés à hauteur de 50 % au mieux, parce que nous devons souvent plus d'efforts à la fin que ce sur quoi nous sommes remboursés.

M. TRANSY.- M. LASSAGNE nous a dit tout à l'heure que l'approche équilibrée se terminait au niveau européen et que la Commission européenne donnait son avis. Est-elle dotée d'une structure comme la DGAC où est-ce uniquement des élus qui donnent un avis ? Y a-t-il une structure technique ?

M. HUPAYS.- Oui, et ils sont redoutables. Un dossier arrive à la commission et il est lu à la virgule.

M. TRANSY.- Par lobbyistes ou par des techniciens ?

M. HUPAYS.- Par les spécialistes de la commission.

Mme JOLIVET-REYNAUD.- Que devient le projet de restriction pour les vols de nuit de remonter le niveau à 13 EPNdb ?

M. LASSAGNE.- Cela fera l'objet du dernier volet.

Mme DAUPHIN.- Fédération nationale de l'aviation marchande – Ma question porte sur les procédures d'approche en descente

continue que vous avez présentées comme une action déjà réalisée. Sur le cœur de nuit, sont-elles publiées dans la documentation aéronautique ? Si oui, à partir de quelle altitude, y a-t-il un palier ou plusieurs paliers dans la publication actuelle ? Avez-vous une idée de leur taux d'utilisation effective sur le cœur de nuit et sur les marges de nuit ?

C'est un levier navigation aérienne significatif en termes de réduction des nuisances sonores. Pour nous, compagnies aériennes, cela nous fait économiser du carburant. Si on est à 15 vols par nuit en termes de capacité, cela devrait éviter les écueils que l'on peut connaître le jour. Cela nous intéresserait d'avoir ce bilan des CDO.

M. DREVON.- J'ai le bilan mais je n'ai pas forcément les chiffres à l'esprit. Augmenter le taux de descente continue de nuit est une piste d'amélioration parce que, en journée, avec un fort trafic, ce n'est pas forcément réalisable de façon systématique, mais de nuit, avec une quinzaine d'aéronefs de 23h00 à 6h00, c'est plus facile de les réaliser.

En termes de publications aéronautiques permanentes, les CDO sont publiés depuis juin 2016. Ce sont des procédures CDO compatibles avec les procédures de guidage radar qui ont été publiées en même temps sur le site.

Mme DAUPHIN.- Ce ne sont pas uniquement des procédures de nuit ?

M. DREVON.- Non, et ce ne sont pas des procédures fermées qui permettent d'emmener un aéronef d'un point A à la piste.

Mme DAUPHIN.- Nous avons eu des discussions à Charles de Gaulle sur les vols de nuit. On a mis en place une descente continue en procédure fermée spécifique sur la nuit, qui est la procédure, et la seule, codée dans les FMS pour les avions équipés de guidage radar.

Les pilotes des compagnies que je représente se tiennent à disposition s'il est nécessaire de faire des expérimentations spécifiques nuit afin de maximiser l'utilisation de ces CDO.

L'appel est lancé ici car ce levier nous intéresse énormément. La réduction du bruit se chiffre en plusieurs décibels, de 6 à 7 décibels, c'est donc significatif la nuit et dans la mesure du possible et des capacités du contrôle aérien.

M. DREVON.- Je suis aussi intéressé par le retour des compagnies.

Mme DAUPHIN.- Nous travaillons sur cette étude d'approche équilibrée avec les équipes de Lyon. Nous essayons également de mobiliser nos compagnies aériennes, mais c'est vraiment une piste qui nous paraît très intéressante de poursuivre en complément du décollage seuil de piste. Nous nous tenons prêts s'il y a besoin de mobiliser les équipes des compagnies aériennes pour faire des tests et échanger avec les contrôleurs.

M. SARTER.- Dans la pratique, les descentes continues sont définies à partir des points d'attente.

Dans la publication, il y a une distance qui reste à parcourir jusqu'au toucher ; en fonction de cela, les pilotes calculent leur descente. Quand ils sont en guidage radar, les contrôleurs sont parfois sollicités pour donner cette distance restante jusqu'au toucher, nous avons des outils sur notre radar pour calculer la distance restante.

M. LASSAGNE.- Il reste un point et non des moindres. L'approche équilibrée est un bouquet de mesures visant à réduire la nuisance nocturne la nuit. On parle beaucoup des restrictions d'exploitation, on a donc fait mouliner un modèle économique. Je vais vous présenter l'architecture des vols de nuit ce que je n'ai pas pu faire la dernière fois.

▪ **Certification acoustique**

Je pense que c'est acquis par tous, il n'y a plus de chapitre 2.

S'agissant des chapitre 3, je ne reviendrai pas sur les mécaniques de certification ou autres, mais retenez que dans ces chapitres, il y a trois catégories d'avions :

- les plus bruyants : ce sont les 5 EPNdB, qui sont ceux que nous avons interdits voici un peu plus de 10 ans ;
- les bruyants de 5 à 8 EPNdB ;
- au-delà de 8 EPNdB, ce sont les avions qui ne sont pas considérés comme bruyants.

Il existe le chapitre 4, avec différentes marges acoustiques sur lesquelles je ne vais pas m'étendre puisque le texte européen concentre l'analyse sur les « chapitre 3 ».

▪ **Mouvements « chapitre 3 »**

- Évolution des vols entre 2014 et 2017 sur le créneau 22h30 – 6h00

En 2014, nous avons un peu moins de 1 600 mouvements par an, nous sommes arrivés en 2017 à 600 mouvements. La tendance est donc à la baisse. Ce sont des générations d'appareils, dont certains sortent tout doucement de l'exploitation des compagnies aériennes.

- Décomposition des mouvements du chap. 3, 22h30 – 6h00

Si on éclate cette courbe des chapitres 3, toutes marges acoustiques cumulées, en chapitres acoustiques :

Les 8 EPNdB ont quasiment disparu depuis 2014 ;

Les 10 EPNdB arrivent quasiment à 0 mouvement par an en 2017 ;

En revanche, en 2017, nous conservons un peu plus de 200 mouvements sur les « chapitre 3 » 12 EPNdB et un peu moins de 400 mouvements sur les 13 EPNdB.

Quand on éclate les différents groupes acoustiques des « chapitre 3 », deux se sont naturellement effondrés et il en reste deux : 12 EPNdB. Et 13 EPNdB.

- Évolution des mouvements du chap. 3, minuit – 5h30

Si on fait le même exercice mais en zoomant dans le cœur de nuit, sur le créneau minuit-5h30.

Nous avons schématiquement à peu près la même forme de courbe. En 2014, nous avons un peu moins de 1 000 mouvements/an sur ce créneau. En 2017, nous arrivons à 400 mouvements d'appareils de chapitre 3.

- Décomposition des mouvements du chap. 3, minuit-5h30

Si on éclate cette courbe par groupe acoustique, sans surprise, on voit que les 8 et 10 EPNdB ont été retirés naturellement de l'exploitation puisqu'en 2017 on arrive quasiment à 0. En revanche, nous avons toujours un peu moins de 200 mouvements par an sur les 12 EPNdB et 250 mouvements sur les 13 EPNdB.

Les deux courbes sont cohérentes puisque cette diapositive n'est qu'un zoom minuit-5h30 de la diapositive précédente qui concernait les 8 heures de nuit de la définition européenne.

- Évolution du tonnage du fret avionné

Je vous ai déjà présenté cette diapositive. Les courbes sont relativement plates.

Je vous exposerai cette diapositive entre le fret avionné qui part en soute des avions passagers et celui qui part en palettes avion dans les avions-cargos.

▪ **Impact économique**

À partir de cette architecture trafic, le bureau d'études a modélisé l'impact qu'aurait l'interdiction de tel ou tel type de groupe acoustique dans le chapitre 3, l'interdiction des différents groupes acoustiques modélisés en termes d'impact économique (en euros par an) et l'impact en termes d'emploi des équivalents temps plein.

J'anticipe les remarques, je vous parle bien d'une modélisation. La réalité est forcément toute autre, parce que lorsque vous introduisez une restriction d'exploitation soit les acteurs économiques s'adaptent et l'impact est moindre que celui que je vais vous présenter, soit les acteurs économiques perdent confiance dans le terrain, on a alors un effet domino et l'impact économique est plus important.

Comme je ne vois pas de voyants, je suis incapable de vous dire, au-delà des méthodes de calcul d'impact économique classiques, ce qui se passera dans les années à venir si on enlève tel ou tel type d'appareil. Le bureau d'études peut simplement calculer l'impact économique de restriction sur des vols passagers et sur des vols de fret.

La dernière étude d'impact économique montre que sur tout l'aéroport et sur 24 heures, nous avons :

- 5 600 équivalents temps plein, sans le projet dont nous avons parlé en début de réunion ;
- 5 600 emplois directs ;
- 9 300 emplois indirects ;
- 7 000 emplois induits par la consommation des ménages ;
- 3 000 sont induits par les dépenses dans les administrations publiques ;
- 20 000 emplois si on fait le calcul catalytique.

Le seul chiffre qui a été mesuré est l'impact direct. On a interrogé toutes les entreprises du site en leur demandant combien il y avait de salariés sur l'aéroport et en leur demandant quel était le montant de

leurs achats. Sur le site de la plate-forme aéroportuaire, nous avons 5 663 emplois, à une marge très faible d'erreur, et ils dépensent chaque année 481 M€.

Tous les autres chiffres sont déduits de ces deux chiffres de base à partir de multiplicateurs qui ont été mis en place et qui sont actualisés par l'ACI, qui sont donc propres à la profession, qui peuvent être discutés à l'infini, mais je crois que là aussi personne n'a ni raison ni tort. C'est de cette manière que l'on calcule les impacts économiques sur les aéroports en Europe.

Dans ce genre de calcul, ce qui est important, ce n'est pas tant la photographie à l'instant T que son évolution. On veille, d'étude d'impacts à étude d'impacts, à garder toujours la même méthode de calcul.

Revenons à nos « chapitre 3 » et à l'impact économique et social, le bureau d'études a calculé 2014, 2015, 2016 et 2017, je vous propose de nous concentrer uniquement sur 2017.

- Créneau 23h30-6h00 :

Si demain matin, on interdit les chap. 3 avec 8 EPNdB, on détruit deux emplois et on fait perdre à l'aéroport et au territoire 37 k€.

Si on interdit demain matin sur ce même créneau horaire, le chapitre 3, avec une marge de 10 EPNdB, on détruit 8 équivalents temps plein et le territoire et l'aéroport perdent 177 k€

Logiquement, on a vu qu'il y avait très peu de mouvements, l'impact économique est donc faible en termes économiques.

M. GARCIA.- On est à 23h30 et non à 22h00.

M. LASSAGNE.- J'ai dû faire une erreur. On est sur le même créneau que les chiffres précédents : 22h00-6h00.

M. GARCIA.- L'horaire de nuit officiel, pour tous les calculs, c'est 22h00.

M. LASSAGNE.- On peut faire l'exercice dans le rapport.

M. GARCIA.- Le résultat ne sera pas le même. Dans le créneau 22h00-23h00, il y a un nombre d'avions conséquent parce que c'est une heure de pointe. Si on diminue l'horaire de nuit, il est clair qu'on ne va pas les retrouver. Cela fait partie de la nuit, je suis désolé ; dans tous les calculs, l'horaire de nuit c'est 22h00-6h00.

M. LASSAGNE.- L'impact sera d'ailleurs beaucoup plus important.

M. GARCIA.- Il est surtout important pour les riverains.

M. LASSAGNE.- Ce qui est testé, c'est ce que vous avez demandé l'année dernière : l'hypothèse de l'ACNUSA, l'hypothèse commune CORIAS/ACENAS. Il y aura les impacts économiques pour chacune de ces hypothèses. Si nous devons les éclater, on prendrait deux heures, je vous donne grosso modo ce que cela donne. Je suis d'accord, si on passe à 22h00, on a un impact économique encore plus important.

Même exercice sur les « chapitre 3 - 12 EPNdB » : l'impact est un peu plus important parce que cette interdiction détruirait 114 emplois et aurait un coût global de 2,4 M€.

Si on passe à 13 EPNdB, l'impact social serait une destruction de 164 emplois et un coût économique de 3,5 M€.

o Créneau minuit-5h30

Sur les « chapitre 3 8 EPNdB », pas de surprise : un équivalent temps plein, 43 k€.

10 EPNdB : destruction de 6 emplois et perte de 279 k€.

12 EPNdB : 81 emplois et 4 M€ ;

13 EPNdB : 111 emplois et 5,6 M€.

Ce sont les évaluations de l'impact économique des différents types de restriction.

En synthèse :

- Sur le premier créneau 22h00-5h30 :

L'impact économique est quasiment nul pour les 8 et 10 EPNdB, il est de moins 2,4 M€ et moins 3,5 M€ pour les 12 et 13 EPNdB ;

L'impact social est quasiment nul pour les 8 et 10 EPNdB, il est de moins 114 emplois et de moins 167 pour les 12 et 13 EPNdb.

- Sur le cœur de nuit :

L'impact économique est quasiment nul pour les 8 et 10 EPNdB, en revanche, il est d'un peu plus de 4 M€ pour les 12 EPNdb et 5,6 M€ pour les 13 EPNdB.

En termes d'emplois, l'impact commence à 12 EPNdB avec 80 équivalents temps plein détruits, ce sont 111 équivalents temps plein pour les 13 EPNdB.

Tel est dans les grandes lignes le calcul de l'impact économique des différentes restrictions.

Nous avons quasiment terminé le rapport, il reste encore un certain nombre de choses à rédiger, elles le seront cet été. Nous communiquerons ce rapport à la DGAC, il y aura vraisemblablement des allers-retours, des demandes de compléments divers et variés.

Il faut bien comprendre que ce rapport ne va pas préconiser une mesure plutôt qu'une autre, c'est une photographie de l'existant. Ce n'est pas le bureau d'études qui va dire : « il n'y a qu'à, il faut qu'on ». C'est là où la décision se déplace des acteurs locaux vers une harmonisation européenne que je vous ai expliquée tout à l'heure.

Lorsque la DGAC estimera que ce rapport est mûr, elle l'enverra à la Commission européenne, avec je pense une préconisation. Il

y aura certainement des allers-retours. Quand tout le monde sera d'accord surtout, il y aura la rédaction d'un arrêté soumis à la signature du ministre si la décision est d'aller sur une restriction nocturne, ou la DGAC pourra demander au SNA de mettre en œuvre tel ou tel type d'opération pour réduire la nuisance la nuit.

À ce jour, la décision n'est pas faite, elle sera construite entre l'État français et la commission européenne. Comme je le comprends, cela devrait normalement va se passer ainsi mais nous n'avons aucun retour ni en France ni en Europe. Après, nous verrons.

Mme JOLIVET-REYNAUD.- Par exemple, il y a à Roissy une restriction des vols de nuit limités à 13 EPNdB. Cet aéroport a bien subi un impact économique.

M. LASSAGNE.- Non. Nous avons aussi une restriction à 5 EPNdB.

Mme JOLIVET-REYNAUD.- Mais elle n'a pas d'impact.

M. LASSAGNE.- Aujourd'hui, elle n'en a pas mais elle en a eu un à l'époque.

Dans cette mécanique, nous sommes les seuls à rentrer...

Mme JOLIVET-REYNAUD.- Je comprends bien. On verra ce qui ressortira de la commission européenne, mais admettez tout de même que cela paraît complètement aberrant que l'on soit le seul aéroport à être resté à 5 EPNdB. Si cela n'a plus de signification, pourquoi ne pas remonter automatiquement le seuil ? Psychologiquement, pour tous les riverains, c'est important.

M. LASSAGNE.- Si le ministre voulait signer un arrêté aujourd'hui, il ne le pourrait pas. Le texte européen s'impose à l'État français.

En revanche, lorsque nous avons eu nos discussions voici trois ou quatre ans dans le groupe de travail la nuit, là nous aurions pu partir sur un accord local, mais pour la dernière fois puisque le texte allait nous rattraper. Si on parle d'une restriction, il y aurait eu ensuite la signature d'un arrêté par le ministre.

Ce n'est maintenant plus possible, nous sommes obligés de passer par cette mécanique qui sort la décision du local ; nous ne nous mettons plus d'accord sur un coin de table. Je ne peux préjuger si elle vous sera favorable plutôt qu'à l'aéroport ou aux compagnies, nous verrons la vision de l'Europe sur ces questions. Je pense qu'elle regardera aussi ce qui est fait sur d'autres aéroports en France. J'imagine qu'il y aura également une approche en termes de distorsion de concurrence ou pas. Il y aura une vision européenne. Il n'est pas illogique qu'il y ait une vision européenne sur des sujets aussi transnationaux que les restrictions.

M. TRANSY.- Il me semble qu'il manque une composante, c'est la composante santé. On chiffre en emplois et en perte de chiffre d'affaires mais on ne chiffre pas le coût des effets induits sur la santé des riverains pour la collectivité.

M. LASSAGNE.- Ce sont des éléments qui ne concourent pas à notre niveau mais qui concourront à la décision. La Commission aura une vision globale.

M. GARCIA.- Dans la note européenne, les aspects ne sont pas uniquement des aspects économiques liés au trafic aérien ou à l'aéroport, c'est l'impact global, y compris sur les populations. Il y a bien un aspect économique sur les populations impactées.

M. LASSAGNE.- Si la Commission a des outils pour calculer l'aspect économique sur les populations impactées, dont acte. Moi, je ne connais pas d'outil ; l'impact économique favorable ou l'impact économique défavorable n'a jamais été modélisé.

Nous apportons une vision qui est de toute façon partielle. Lorsque nous avons fait l'écoute des parties prenantes, nous avons tous apporté une vision du sujet, mais la synthèse ne nous appartient plus.

M. HUPAYS.- Comme on essuie les plâtres, si la Commission européenne estime qu'il manque des éléments importants dans ce dossier, il y aura un aller-retour.

Cela sort du sujet, mais nous avons, par exemple, été obligés de passer par la Commission pour les aides d'État qui concernent aussi les collectivités locales, il y a souvent sur un aéroport des petits terrains, les collectivités payent des investissements, il a fallu les justifier. Des dossiers que l'on croyait être très affûtés nous sont revenus avec 40, 50 ou 100 questions très précises.

La Commission européenne n'a pas pour habitude de regarder rapidement les dossiers. Dans ce cas, nous serons les premiers, je pense que nous aurons la double peine.

M. TRANSY.- Est-ce dans l'esprit d'avoir un laboratoire ? Ce serait intéressant de dire : « on a fait des hypothèses, pourquoi ne pas les valider ? » Nous pourrions devenir un laboratoire pour la commission européenne.

M. HUPAYS.- Je ne suis pas la commission européenne, ils sont assez grands pour avoir seuls des idées.

M. LASSAGNE.- Un dernier point, nous avons eu un sujet sur les convocations à cette CCE. Nous nous étions dit que nous essaierions de dématérialiser un maximum. La dématérialisation a ses limites, un certain nombre d'entre vous n'a pas reçu en temps et en heure la convocation parce que le plan était joint et le mail était apparemment trop important. J'aurais tendance à dire de reprendre le système papier, mais en revanche de fonctionner avec un outil dématérialisé pour les comptes rendus. Si vous ne recevez pas le compte rendu, vous me relancez, c'est

moins ennuyeux qu'une convocation. Si vous ne recevez pas la convocation, le temps que l'information me revienne, nous avons perdu trois semaines.

Je vous propose de dématérialiser le reste mais pas la convocation.

M. HUPAYS.- Je terminerai par une remarque : la réunion a été assez longue, on voit qu'il y a de la matière pour des comités techniques afin que nous puissions discuter finement des chiffres, c'est peut-être un peu long en assemblée plénière.

Pour terminer, je voulais simplement vous dire que je vais hélas vous quitter puisqu'à partir de vendredi je serai un heureux retraité, j'ose l'espérer. Je voulais vous présenter la directrice qui me succède à la tête de la DSAC Centre-Est, qui est Muriel PREUX. Je vais la laisser se présenter rapidement, puisque ce sera la personne que vous verrez dans les prochaines CCE.

Merci.

Mme PREUX.- Merci.

J'ai une carrière déjà assez longue à la DGAC, au début, dans la navigation aérienne, et notamment les systèmes de contrôle. C'est donc un sujet que je connais assez bien. J'ai été sous directrice des personnels, je connais aussi la gestion des personnels. Mon dernier poste consistait à mettre en place une activité drone au sein de la DGAC : continuer à améliorer la réglementation, négocier au niveau international des évolutions réglementaires pour permettre l'intégration des drones dans l'espace aérien, travailler avec les opérateurs et avec la filière industrielle, répondre à de multiples questions. Cela a été un sujet assez passionnant, très ouvert vers l'extérieur et très enrichissant.

M. LASSAGNE.- A la veille du départ de Michel, je veux lui dire publiquement tout le plaisir que j'ai eu à travailler avec lui, nous sommes sur des sujets qui sont parfois un peu épineux. Vous nous

challengez, cela pique les yeux parfois. J'ai toujours eu à travers Michel un vrai partenaire sur ces sujets environnementaux, en plus de tous les sujets qu'un DSAC doit gérer.

Je suis persuadé que nous continuerons à travailler ainsi avec Mme PREUX. C'est important, vous voyez que les sujets sont très transverses avec le SNA, la DSAC, Aéroport de Lyon et les compagnies.

Cette contribution qu'a eue Michel ces dernières années a été très importante.

M. HUPAYS.- Merci Lionel.

(La séance est levée à 17 heures 50.)